

Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

► **B** **REGULAMENTO (UE) 2023/1804 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**
de 13 de setembro de 2023
relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a
Diretiva 2014/94/UE
(Texto relevante para efeitos do EEE)
(JO L 234 de 22.9.2023, p. 1)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <u>M1</u>	Regulamento Delegado (UE) 2025/656 da Comissão de 2 de abril de 2025	L 656	1	18.6.2025
► <u>M2</u>	Regulamento Delegado (UE) 2025/671 da Comissão de 2 de abril de 2025	L 671	1	18.6.2025



**REGULAMENTO (UE) 2023/1804 DO PARLAMENTO
EUROPEU E DO CONSELHO**

de 13 de setembro de 2023

**relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis
alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

Objeto

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

2. O presente regulamento também estabelece regras para os quadros de ação nacionais referidos no artigo 14.º a adotar pelos Estados-Membros, incluindo regras para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos em áreas onde não estejam definidas metas obrigatórias a nível da União, bem como para a apresentação de relatórios sobre a implantação dessa infraestrutura.

3. O presente regulamento estabelece um mecanismo de apresentação de relatórios para encorajar a cooperação e assegura um acompanhamento sólido dos progressos realizados. O referido mecanismo deve assumir a forma de um processo estruturado, transparente e iterativo entre a Comissão e os Estados-Membros, com vista à finalização dos quadros de ação nacionais, tendo em conta as estratégias locais e regionais de implantação de infraestruturas de combustíveis alternativos, e a sua subsequente execução, bem como a correspondente ação da Comissão destinada a apoiar uma implantação coerente e mais rápida de infraestruturas de combustíveis alternativos nos Estados-Membros.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- 1) «Acessibilidade dos dados», a possibilidade de requerer e de obter dados em qualquer momento num formato legível por máquina;
- 2) «Preço *ad hoc*», o preço cobrado por um operador de um ponto de carregamento ou abastecimento a um utilizador final pelo carregamento ou abastecimento numa base *ad hoc*;
- 3) «Ao longo da rede rodoviária da RTE-T»,
 - a) No caso das estações de carregamento elétrico, que as mesmas estão localizadas na rede rodoviária da RTE-T ou a uma distância, em condução, inferior a 3 km da saída mais próxima de uma estrada da RTE-T; e
 - b) No caso das estações de abastecimento de hidrogénio, que as mesmas estão localizadas na rede rodoviária da RTE-T ou a uma distância, em condução, inferior a 10 km da saída mais próxima de uma estrada da RTE-T;

▼B

- 4) «Combustíveis alternativos», os combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substitutos das fontes de petróleo fóssil na energia utilizada nos transportes, e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes, incluindo:
 - a) «Combustíveis alternativos para veículos, comboios, embarcações ou aeronaves de emissões nulas»,
 - eletricidade,
 - hidrogénio,
 - amoníaco;
 - b) «Combustíveis renováveis»,
 - combustíveis biomássicos, incluindo biogás, e biocombustíveis, na aceção do artigo 2.º, pontos 27, 28 e 33, respetivamente, da Diretiva (UE) 2018/2001,
 - combustíveis sintéticos e parafinicos, incluindo amoníaco, produzidos a partir de energias renováveis,
 - c) «Combustíveis alternativos não renováveis e combustíveis fósseis de transição»,
 - gás natural em forma gasosa [gás natural comprimido (GNC)] ou em forma liquefeita [gás natural liquefeito (GNL)],
 - gás de petróleo liquefeito (GPL),
 - combustíveis sintéticos e parafinicos produzidos a partir de energias não renováveis;
- 5) «Posição de estacionamento de contacto», uma posição numa área designada da plataforma de estacionamento do aeroporto equipada com uma manga de embarque;
- 6) «Posição de estacionamento remota», uma posição numa área designada da plataforma de estacionamento do aeroporto não equipada com uma manga de embarque;
- 7) «Aeroporto da rede principal da RTE-T ou aeroporto da rede global da RTE-T», um aeroporto enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- 8) «Autenticação automática», a autenticação de um veículo num ponto de carregamento através do conector de carregamento ou de telemática;
- 9) «Disponibilidade de dados», a existência de dados num formato digital legível por máquina;
- 10) «Veículo elétrico a bateria», um veículo elétrico que funciona exclusivamente com o motor elétrico, sem fonte de propulsão secundária;
- 11) «Carregamento bidirecional», uma operação de carregamento inteligente em que a direção do fluxo de eletricidade pode ser invertida, permitindo que a eletricidade flua da bateria para o ponto de carregamento ao qual esteja ligada;

▼B

- 12) «Conector», a interface física entre o ponto de carregamento ou de abastecimento e o veículo através da qual ocorre a transferência de combustível ou energia elétrica;
- 13) «Transporte aéreo comercial», o transporte aéreo comercial na aceção do artigo 3.º, ponto 24, do Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾;
- 14) «Navio porta-contentores», um navio concebido exclusivamente para o transporte de contentores em porões e no convés;
- 15) «Pagamento baseado em contrato», o pagamento pelo utilizador final a um prestador de serviços de mobilidade por um serviço de carregamento ou abastecimento, com base num contrato celebrado entre esse utilizador final e esse prestador de serviços de mobilidade;
- 16) «Utilizador de dados», qualquer autoridade pública, autoridade rodoviária, operador rodoviário, operador de pontos de carregamento e abastecimento, organização de investigação ou não governamental, prestador de serviços de mobilidade, plataforma de itinerância eletrónica, prestador de mapas digitais ou qualquer outra entidade interessada em utilizar dados para fornecer informações, criar serviços ou realizar investigação ou análise sobre infraestruturas para combustíveis alternativos;
- 17) «Ponto de carregamento com ligação digital», um ponto de carregamento que pode enviar e receber informações em tempo real, comunicar bidirecionalmente com a rede elétrica e o veículo elétrico e que pode ser monitorizado e controlado à distância, incluindo para iniciar e parar a sessão de carregamento e para medir os fluxos de eletricidade;
- 18) «Operador da rede de distribuição», um operador da rede de distribuição na aceção do artigo 2.º, ponto 29, da Diretiva (UE) 2019/944;
- 19) «Distribuidor», um distribuidor na aceção do artigo 3.º, ponto 43, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾;
- 20) «Dados dinâmicos», os dados que sofrem alterações frequentes ou regulares;
- 21) «Sistema de estradas elétricas», uma instalação física ao longo de uma estrada para a transferência de eletricidade para um veículo elétrico enquanto o veículo se encontra em movimento;
- 22) «Veículo elétrico», um veículo a motor equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um mecanismo elétrico não periférico como conversor de energia, dotado de um sistema elétrico recarregável de armazenamento de energia, o qual pode ser carregado externamente;

⁽¹⁾ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

▼B

- 23) «Fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas», o fornecimento de eletricidade a uma aeronave, através de uma interface fixa ou móvel normalizada, quando estacionada numa posição de estacionamento de contacto ou numa posição de estacionamento remota;
- 24) «Utilizador final», uma pessoa singular ou coletiva que compra um combustível alternativo para utilização direta num veículo;
- 25) «Itinerância eletrónica», o intercâmbio de dados e pagamentos entre o operador de um ponto de carregamento ou abastecimento e um prestador de serviços de mobilidade ao qual um utilizador final adquire um serviço de carregamento ou de abastecimento;
- 26) «Plataforma de itinerância eletrónica», uma plataforma que liga os intervenientes no mercado, nomeadamente os prestadores de serviços de mobilidade e os operadores de pontos de carregamento ou abastecimento, para permitir a prestação de serviços entre eles, incluindo a itinerância eletrónica;
- 27) «Norma europeia», uma norma europeia na aceção do artigo 2.º, ponto 1, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1025/2012;
- 28) «Aviação geral», todas as operações de aviação civil, com exceção dos serviços aéreos regulares e das operações de transporte aéreo não regulares contra remuneração ou aluguer;
- 29) «Arqueação bruta», a arqueação bruta na aceção do artigo 3.º, alínea e), do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾;
- 30) «Veículo pesado», um veículo a motor da categoria M₂, tal como descrito no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii), um veículo a motor da categoria M₃, tal como descrito no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea iii), um veículo a motor da categoria N₂, tal como descrito no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii), ou um veículo a motor da categoria N₃, tal como descrito no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea iii), do Regulamento (UE) 2018/858;
- 31) «Ponto de carregamento de alta potência», um ponto de carregamento com uma potência superior a 22 kW para a transferência de eletricidade para um veículo elétrico;
- 32) «Embarcação de passageiros de alta velocidade», uma embarcação de alta velocidade na aceção da regra 1 do capítulo X da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (SOLAS 74), que transporte mais de 12 passageiros;
- 33) «Veículo ligeiro», um veículo a motor da categoria M₁, tal como descrito no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), ou um veículo a motor da categoria N₁, tal como descrito no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858;
- 34) «Metano liquefeito», o GNL, o biogás liquefeito ou o metano sintético liquefeito, incluindo misturas desses combustíveis;

⁽¹⁾ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

▼B

- 35) «Fabricante», um fabricante na aceção do artigo 3.º, ponto 40, do Regulamento (UE) 2018/858;
- 36) «Prestador de serviços de mobilidade», uma pessoa coletiva que presta serviços a um utilizador final em troca de remuneração, incluindo a venda de serviços de carregamento ou abastecimento;
- 37) «Ponto de carregamento de potência normal», um ponto de carregamento com uma potência inferior ou igual a 22 kW para a transferência de eletricidade para um veículo elétrico;
- 38) «Ponto de acesso nacional», uma interface digital criada por um Estado-Membro que constitui um ponto único de acesso aos dados;
- 39) «Operador de um ponto de carregamento», a entidade que é responsável pela gestão e operação de um ponto de carregamento, e que presta um serviço de carregamento aos utilizadores finais, incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade;
- 40) «Operador de um ponto de abastecimento», a entidade que é responsável pela gestão e operação de um ponto de abastecimento, e que presta um serviço de abastecimento aos utilizadores finais, incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade;
- 41) «Navio de passageiros», um navio que transporte mais de 12 passageiros, incluindo navios de cruzeiro, embarcações de passageiros de alta velocidade e navios ro-ro de passageiros;
- 42) «Serviço de pagamento», um «serviço de pagamento» na aceção do artigo 4.º, ponto 3, da Diretiva (UE) 2015/2366 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾;
- 43) «Veículo híbrido elétrico recarregável», um veículo elétrico com um motor de combustão convencional combinado com um sistema de propulsão elétrica que pode ser carregado a partir de uma fonte de alimentação elétrica externa;
- 44) «Potência», a potência máxima teórica, expressa em kW, que um ponto, estação ou plataforma de carregamento ou uma instalação de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre pode fornecer a veículos ou embarcações ligados a esse ponto, estação, plataforma ou instalação de carregamento;
- 45) «Infraestrutura para combustíveis alternativos acessível ao público», uma infraestrutura para combustíveis alternativos situada num local ou em instalações abertas ao público em geral, independentemente de a infraestrutura para combustíveis alternativos estar localizada em propriedade pública ou privada, independentemente de haver ou não limitações ou condições aplicáveis ao acesso ao local ou às instalações e independentemente das condições de utilização aplicáveis à infraestrutura para combustíveis alternativos;
- 46) «Código de resposta rápida (código QR)», a codificação e visualização de dados em conformidade com a norma ISO/IEC 18004:2015;

⁽³⁾ Diretiva (UE) 2015/2366 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2015, relativa aos serviços de pagamento no mercado interno, que altera as Diretivas 2002/65/CE, 2009/110/CE e 2013/36/UE e o Regulamento (UE) n.º 1093/2010, e que revoga a Diretiva 2007/64/CE (JO L 337 de 23.12.2015, p. 35).

▼B

- 47) «Carregamento numa base *ad hoc*», um serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de carregamento para além da mera aquisição do serviço de carregamento;
- 48) «Ponto de carregamento», uma interface fixa ou móvel, ligada ou não à rede, que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico e que, embora possa ter um ou mais conectores para permitir a utilização de diferentes tipos de conectores, é capaz de carregar apenas um veículo elétrico de cada vez, e exclui os dispositivos com uma potência igual ou inferior a 3,7 kW cuja finalidade principal não seja o carregamento de veículos elétricos;
- 49) «Ponto, estação ou plataforma de carregamento dedicado a veículos ligeiros», um ponto, estação ou plataforma de carregamento destinado ao carregamento de veículos ligeiros, devido à conceção específica dos conectores/fichas ou à conceção do espaço de estacionamento adjacente ao ponto, estação ou plataforma de carregamento, ou a ambos;
- 50) «Ponto, estação ou plataforma de carregamento dedicado a veículos pesados», um ponto, estação ou plataforma de carregamento destinado ao carregamento de veículos pesados, quer devido à conceção específica dos conectores/fichas, quer à conceção do espaço de estacionamento adjacente ao ponto, estação ou plataforma de carregamento, ou a ambos;
- 51) «Plataforma de carregamento», uma ou mais estações de carregamento num local específico;
- 52) «Estação de carregamento», uma instalação física num local específico, constituída por um ou mais pontos de carregamento;
- 53) «Serviço de carregamento», a venda ou o fornecimento de eletricidade, incluindo serviços conexos, através de um ponto de carregamento acessível ao público;
- 54) «Sessão de carregamento», o processo completo de carregamento de um veículo num ponto de carregamento acessível ao público, desde o momento em que o veículo é ligado ao ponto de carregamento até ao momento em que o veículo é desligado do mesmo;
- 55) «Abastecimento numa base *ad hoc*», um serviço de abastecimento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de abastecimento que vai além da mera aquisição do serviço de abastecimento;
- 56) «Ponto de abastecimento», um posto de abastecimento para o fornecimento de qualquer combustível líquido ou gasoso, através de uma instalação fixa ou móvel, onde só pode ser abastecido um veículo, um comboio, uma embarcação ou uma aeronave de cada vez;
- 57) «Serviço de abastecimento», a venda ou o fornecimento de qualquer combustível líquido ou gasoso através de um ponto de abastecimento acessível ao público;

▼B

- 58) «Sessão de abastecimento», o processo completo de abastecimento de um veículo num ponto de abastecimento acessível ao público, desde o momento em que o veículo é ligado ao ponto de abastecimento até ao momento em que o veículo é desligado do mesmo;
- 59) «Estação de abastecimento», uma instalação física individual num local específico, constituída por um ou mais pontos de abastecimento;
- 60) «Entidade reguladora», uma entidade reguladora designada por cada Estado-Membro nos termos do artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2019/944;
- 61) «Energia renovável», a energia de fontes renováveis na aceção do artigo 2.º, segundo parágrafo, ponto 1, da Diretiva (UE) 2018/2001;
- 62) «Navio ro-ro de passageiros», um navio equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque diretos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários, que transporta mais de 12 passageiros;
- 63) «Zona de estacionamento segura e protegida», uma área de estacionamento acessível aos condutores envolvidos no transporte de mercadorias ou de passageiros, certificada em conformidade com o Regulamento Delegado da Comissão (UE) 2022/1012 ⁽⁵⁾;
- 64) «Fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre», o fornecimento de energia elétrica a partir da rede terrestre, através de uma interface fixa ou móvel normalizada, a navios de mar ou a embarcações de navegação interior amarrados no cais;
- 65) «Carregamento inteligente», uma operação de carregamento em que a intensidade da eletricidade fornecida à bateria é ajustada em tempo real, com base em informações recebidas através de comunicações eletrónicas;
- 66) «Dados estáticos», dados que não sofrem alterações frequentes ou regulares;
- 67) «Rede global da RTE-T», uma rede global na aceção do artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- 68) «Rede principal da RTE-T», uma rede principal na aceção do artigo 38.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- 69) «Porto das vias navegáveis interiores da rede principal da RTE-T ou porto das vias navegáveis interiores da rede global da RTE-T», um porto das vias navegáveis interiores da rede principal da RTE-T ou da rede global da RTE-T, conforme enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;

⁽⁵⁾ Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão, de 7 de abril de 2022, que completa o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao estabelecimento de normas pormenorizadas relativas ao nível de serviço e de segurança das zonas de estacionamento seguras e protegidas e aos procedimentos para a sua certificação (JO L 170 de 28.6.2022, p. 27).

▼B

- 70) «Porto marítimo da rede principal da RTE-T ou porto marítimo da rede global da RTE-T», um porto marítimo da rede principal da RTE-T ou da rede global da RTE-T, conforme enumerado e categorizado no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1315/2013;
- 71) «Operador da rede de transporte», um operador da rede de transporte na aceção do artigo 2.º, ponto 35, da Diretiva (UE) 2019/944;
- 72) «Nó urbano», um nó urbano na aceção do artigo 3.º, alínea p), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

*Artigo 3.º***Metas para as infraestruturas de carregamento destinadas a veículos elétricos ligeiros**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, no seu território, são instaladas estações de carregamento destinadas a veículos elétricos ligeiros acessíveis ao público, de forma proporcional à adoção de veículos elétricos ligeiros, e que forneçam potência suficiente para esses veículos.

Para o efeito, os Estados-Membros devem assegurar que, no final de cada ano, a partir de 2024, os seguintes objetivos relativos à potência são cumpridos cumulativamente:

- a) Para cada veículo ligeiro elétrico a bateria matriculado no seu território, o fornecimento de uma potência total de, pelo menos, 1,3 kW através de estações de carregamento acessíveis ao público; e
- b) Para cada veículo ligeiro híbrido recarregável matriculado no seu território, o fornecimento de uma potência total de, pelo menos, 0,80 kW através de estações de carregamento acessíveis ao público.

2. Quando a percentagem de veículos elétricos a bateria ligeiros da frota total de veículos ligeiros matriculados no território de um Estado-Membro atingir pelo menos 15 % e o Estado-Membro demonstrar que a aplicação dos requisitos estabelecidos no n.º 1, segundo parágrafo, tem efeitos adversos nesse Estado-Membro, uma vez que desencoraja o investimento privado, e já não se justifica, esse Estado-Membro pode apresentar à Comissão um pedido fundamentado de autorização para aplicar requisitos mais baixos em termos de nível de potência total ou para deixar de aplicar esses requisitos.

3. No prazo de seis meses a contar da receção de um pedido fundamentado apresentado ao abrigo do n.º 2, a Comissão deve adotar uma decisão consoante o que se justificar em cada caso.

▼B

4. Os Estados-Membros asseguram uma cobertura mínima dos pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados a veículos elétricos ligeiros na rede rodoviária no seu território.

Para tal, os Estados-Membros devem assegurar:

a) A implantação, ao longo da rede rodoviária principal da RTE-T e em cada sentido de circulação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos ligeiros e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 60 km entre as mesmas:

- i) até 31 de dezembro de 2025, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de pelo menos 400 kW e incluir, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW,
- ii) até 31 de dezembro de 2027, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de pelo menos 600 kW e incluir, no mínimo, dois pontos de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;

b) A implantação, ao longo da rede rodoviária global da RTE-T e em cada sentido de circulação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos ligeiros e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 60 km entre as mesmas:

- i) até 31 de dezembro de 2027, ao longo de, pelo menos, 50 % da rede rodoviária global da RTE-T, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de pelo menos 300 kW e incluir, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW,
- ii) até 31 de dezembro de 2030, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de, pelo menos, 300 kW e incluir, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW,
- iii) até 31 de dezembro de 2035, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de, pelo menos, 600 kW e incluir, no mínimo, dois pontos de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW.

5. O cálculo da percentagem da extensão da rede rodoviária global da RTE-T a que se refere o n.º 4, alínea b), subalínea i), baseia-se nos seguintes elementos:

- a) Para o cálculo do denominador: a extensão total da rede rodoviária global da RTE-T no território do Estado-Membro;
- b) Para o cálculo do numerador: a extensão acumulada dos troços da rede rodoviária global da RTE-T entre duas plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos ligeiros que cumpram os requisitos estabelecidos no n.º 4, alínea b), subalínea i), excluindo os troços da rede rodoviária global da RTE-T entre duas dessas plataformas de carregamento que se encontrem a uma distância superior a 60 km entre si.

6. Uma plataforma única de carregamento acessível ao público dedicada a veículos elétricos ligeiros pode ser instalada ao longo da rede rodoviária da RTE-T em ambos os sentidos de circulação, desde que:

▼B

- a) Essa plataforma de carregamento seja facilmente acessível a partir de ambos os sentidos de circulação;
- b) Essa plataforma de carregamento esteja devidamente sinalizada; e
- c) Os requisitos estabelecidos no n.º 4 em termos de distância máxima entre plataformas de carregamento, de potência total da plataforma de carregamento, do número de pontos de carregamento e da potência dos pontos de carregamento únicos aplicáveis num único sentido de circulação são cumpridos em ambos os sentidos de circulação.

7. Em derrogação do n.º 4 do presente artigo, ao longo das estradas da RTE-T com um tráfego diário médio anual total inferior a 8 500 veículos ligeiros e se a implantação da infraestrutura não puder ser justificada em termos de custo-benefício socioeconómico, os Estados-Membros podem prever que uma plataforma de carregamento acessível ao público dedicada a veículos elétricos ligeiros sirva ambos os sentidos de circulação, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos no n.º 4 do presente artigo, em termos de distância máxima entre plataformas de carregamento, potência total da plataforma de carregamento, número de pontos de carregamento e potência dos pontos de carregamento únicos aplicáveis a um único sentido de circulação, e que a plataforma de carregamento seja facilmente acessível a partir de ambos os sentidos de circulação e esteja devidamente sinalizada. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos casos em que recorreram à derrogação referida no presente número. Os Estados-Membros devem rever esses casos de dois em dois anos no âmbito dos relatórios nacionais sobre os progressos realizados a que se refere o artigo 15.º.

8. Em derrogação do n.º 4 do presente artigo, ao longo das estradas da RTE-T com um tráfego diário médio anual total inferior a 8 500 veículos ligeiros e se a implantação da infraestrutura não puder ser justificada em termos de custo-benefício socioeconómico, os Estados-Membros podem reduzir, até 50 %, a potência total de uma plataforma de carregamento acessível ao público dedicada a veículos ligeiros exigida nos termos do n.º 4 do presente artigo, desde que a plataforma de carregamento sirva apenas um sentido de circulação e que sejam cumpridos os outros requisitos estabelecidos no n.º 4 do presente artigo em termos de distância máxima entre plataformas de carregamento, do número de pontos de carregamento e da potência dos pontos de carregamento únicos. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos casos em que recorreram à derrogação referida no presente número. Os Estados-Membros devem rever esses casos de dois em dois anos no âmbito dos relatórios nacionais sobre os progressos realizados a que se refere o artigo 15.º.

9. Em derrogação do requisito relativo à distância máxima de 60 km entre as plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos ligeiros, estabelecido no n.º 4, alíneas a) e b), do presente artigo, os Estados-Membros podem autorizar uma distância superior, de até 100 km, para as plataformas de carregamento ao longo das estradas da RTE-T com um tráfego diário médio anual total inferior a 3 000 veículos ligeiros, desde que a distância entre as plataformas de carregamento esteja devidamente sinalizada. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos casos em que recorreram à derrogação referida no presente número. Os Estados-Membros devem rever esses casos de dois em dois anos no âmbito dos relatórios nacionais sobre os progressos realizados a que se refere o artigo 15.º.

▼B

10. Se um Estado-Membro tiver notificado a Comissão de um caso em que tenha utilizado uma derrogação referida no n.º 7, considera-se que os requisitos estabelecidos no n.º 4, alíneas a) e b), em termos de distância máxima entre plataformas de carregamento foram cumpridos.

11. Os Estados-Membros vizinhos asseguram que as distâncias máximas referidas no n.º 4, alíneas a) e b), não são ultrapassadas nos troços transfronteiriços da rede rodoviária principal da RTE-T e da rede rodoviária global da RTE-T.

*Artigo 4.º***Metas para as infraestruturas de carregamento destinadas a veículos elétricos pesados**

1. Os Estados-Membros asseguram uma cobertura mínima dos pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados a veículos elétricos pesados no seu território.

Para tal, os Estados-Membros devem assegurar que:

- a) Até 31 de dezembro de 2025, pelo menos ao longo de 15 % da extensão da rede rodoviária da RTE-T, sejam instaladas plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados em cada sentido de circulação e que cada plataforma de carregamento tenha uma potência pelo menos 1 400 kW e inclua, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de pelo menos 350 kW;
- b) Até 31 de dezembro de 2027, pelo menos ao longo de 50 % da extensão da rede rodoviária da RTE-T, sejam instaladas plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados em cada sentido de circulação e que cada plataforma de carregamento:
 - i) ao longo da rede rodoviária principal da RTE-T, tenha uma potência de pelo menos 2 800 kW e inclua, no mínimo, dois pontos de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 350 kW,
 - ii) ao longo da rede rodoviária global da RTE-T, tenha uma potência de pelo menos 1 400 kW e inclua, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 350 kW;
- c) Até 31 de dezembro de 2030, ao longo da rede rodoviária principal da RTE-T e em cada sentido de circulação, sejam instaladas plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados, com uma distância máxima de 60 km entre as mesmas e que cada plataforma de carregamento tenha uma potência de pelo menos 3 600 kW e inclua, no mínimo, dois pontos de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 350 kW;
- d) Até 31 de dezembro de 2030, ao longo da rede rodoviária global da RTE-T e em cada sentido de circulação, sejam instaladas plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados, com uma distância máxima de 100 km entre as mesmas e que cada plataforma de carregamento tenha uma potência de pelo menos 1 500 kW e inclua, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de pelo menos 350 kW;
- e) Até 31 de dezembro de 2027, em cada zona de estacionamento segura e protegida, sejam instaladas pelo menos duas estações de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados com uma potência de pelo menos 100 kW;

▼B

- f) Até 31 de dezembro de 2030, em cada zona de estacionamento segura e protegida, sejam instaladas, pelo menos, quatro estações de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados com uma potência individual de, pelo menos, 100 kW;
 - g) Até 31 de dezembro de 2025, em cada nó urbano, a instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados a veículos elétricos pesados com uma potência agregada de, pelo menos, 900 kW, fornecidos por estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;
 - h) Até 31 de dezembro de 2030, em cada nó urbano, a instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados a veículos elétricos pesados com uma potência agregada de, pelo menos, 1 800 kW, fornecidos por estações de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW.
2. O cálculo da percentagem da extensão da rede rodoviária da RTE-T a que se refere o n.º 1, alíneas a) e b), deve basear-se nos seguintes elementos:
- a) Para o cálculo do denominador: a extensão total da rede rodoviária da RTE-T no território do Estado-Membro;
 - b) Para o cálculo do numerador: a extensão acumulada dos troços da rede rodoviária da RTE-T entre duas plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados que cumpram os requisitos estabelecidos no n.º 1, alíneas a) ou b), respetivamente, excluindo os troços da rede rodoviária da RTE-T entre duas dessas plataformas de carregamento com uma distância superior a 120 km.
3. Uma plataforma única de carregamento acessível ao público dedicada a veículos elétricos pesados pode ser instalada ao longo da rede rodoviária da RTE-T em ambos os sentidos de circulação, desde que:
- a) Essa plataforma de carregamento seja facilmente acessível a partir de ambos os sentidos de circulação;
 - b) Essa plataforma de carregamento esteja devidamente sinalizada; e
 - c) Os requisitos estabelecidos no n.º 1 em termos de distância máxima entre plataformas de carregamento, de potência total da plataforma de carregamento, do número de pontos de carregamento e da potência dos pontos de carregamento únicos aplicáveis num único sentido de circulação são cumpridos em ambos os sentidos de circulação.
4. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, ao longo das estradas da RTE-T com um tráfego diário médio anual total inferior a 2 000 veículos pesados e se a implantação da infraestrutura não puder ser justificada em termos de custo-benefício socioeconómico, os Estados-Membros podem prever que uma plataforma de carregamento acessível ao público dedicada a veículos elétricos pesados sirva ambos os sentidos de circulação, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos no n.º 1 do presente artigo, em termos de distância máxima entre plataformas de carregamento, potência total da plataforma de carregamento, número de pontos de carregamento e potência dos pontos de carregamento únicos aplicáveis a um único sentido de circulação, e que a plataforma de carregamento seja facilmente acessível a partir de ambos os sentidos de circulação e esteja devidamente sinalizada. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos casos em que recorreram à derrogação referida no presente número. Os Estados-Membros devem rever esses casos de dois em dois anos no âmbito dos relatórios nacionais sobre os progressos realizados a que se refere o artigo 15.º.

▼B

5. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, ao longo das estradas da RTE-T com um tráfego diário médio anual total inferior a 2 000 veículos pesados e se a implantação da infraestrutura não puder ser justificada em termos de custo-benefício socioeconómico, os Estados-Membros podem reduzir, até 50 %, a potência total de uma plataforma de carregamento acessível ao público dedicada a veículos elétricos pesados exigida nos termos do n.º 1 do presente artigo, desde que essa plataforma de carregamento sirva apenas um sentido de circulação e que sejam cumpridos os outros requisitos estabelecidos no n.º 1 do presente artigo em termos da distância máxima entre plataformas de carregamento, do número de pontos de carregamento e da potência dos pontos de carregamento únicos. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos casos em que recorreram à derrogação referida no presente número. Os Estados-Membros devem rever esses casos de dois em dois anos no âmbito dos relatórios nacionais sobre os progressos realizados a que se refere o artigo 15.º.

6. Em derrogação do requisito relativo à distância máxima de 60 km entre as plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados, estabelecido no n.º 1, alínea c), do presente artigo, os Estados-Membros podem autorizar uma distância superior, de até 100 km, para as plataformas de carregamento ao longo das estradas da rede principal da RTE-T com um tráfego diário médio anual total inferior a 800 veículos pesados, desde que a distância entre as plataformas de carregamento esteja devidamente sinalizada. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos casos em que recorreram às derrogações referidas no presente número. Os Estados-Membros devem rever esses casos de dois em dois anos no âmbito dos relatórios nacionais sobre os progressos realizados a que se refere o artigo 15.º.

7. Se um Estado-Membro tiver notificado a Comissão de um caso em que tenha utilizado uma derrogação referida no n.º 6, considera-se que o requisito estabelecido no n.º 1, alínea c), em termos de distância máxima entre plataformas de carregamento foi cumprido.

8. Em derrogação dos requisitos estabelecidos no n.º 1, alíneas a), b), c) e d), relativos à potência total das plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos pesados e do requisito estabelecido no n.º 1, alínea c), relativo à distância máxima entre essas plataformas de carregamento, Chipre pode apresentar à Comissão um pedido fundamentado de autorização para aplicar requisitos mais baixos em termos de nível de potência total das plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas aos veículos elétricos pesados ou para aplicar uma distância máxima mais longa, de até 100 km, entre essas plataformas de carregamento, ou ambas as situações, desde que esse pedido, se autorizado, não impeça a circulação de veículos elétricos pesados nesse Estado-Membro.

No prazo de seis meses a contar da receção de um pedido fundamentado apresentado ao abrigo do primeiro parágrafo, a Comissão deve adotar uma decisão consoante o que se justificar em cada caso. Qualquer autorização concedida a Chipre nos termos dessa decisão é válida por um período máximo de quatro anos. Se Chipre pretender prorrogar a validade da autorização, pode apresentar um novo pedido fundamentado à Comissão antes do termo da autorização.

▼B

9. Até 31 de dezembro de 2030, os Estados-Membros vizinhos devem assegurar que as distâncias máximas entre plataformas de carregamento referidas no n.º 1, alíneas c) e d), não são excedidas nos troços transfronteiriços da rede rodoviária principal da RTE-T e da rede rodoviária global da RTE-T. Antes dessa data, deve ser dada especial atenção aos troços transfronteiriços e os Estados-Membros vizinhos devem envidar todos os esforços possíveis para respeitar essas distâncias máximas logo que criem a infraestrutura de carregamento ao longo dos troços transfronteiriços da rede rodoviária da RTE-T.

*Artigo 5.º***Infraestrutura de carregamento**

1. Os operadores dos pontos de carregamento devem facultar aos utilizadores finais, nos pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles, a possibilidade de carregarem o seu veículo elétrico numa base *ad hoc*.

Nos pontos de carregamento acessíveis ao público instalados a partir de 13 de abril de 2024, deve ser possível o carregamento numa base *ad hoc* utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União. Para tal, os operadores dos pontos de carregamento devem aceitar pagamentos eletrónicos nesses pontos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes:

- a) Leitores de cartões de pagamento;
- b) Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento;
- c) Nos pontos de carregamento acessíveis ao público com potência inferior a 50 kW, dispositivos que utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamento seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico.

A partir de 1 de janeiro de 2027, os operadores dos pontos de carregamento devem assegurar que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público que operam, com uma potência igual ou superior a 50 kW, instalados ao longo da rede rodoviária da RTE-T ou instalados numa zona de estacionamento segura e protegida, incluindo os pontos de carregamento instalados antes de 13 de abril de 2024, cumprem os requisitos estabelecidos nas alíneas a) ou b).

Um único terminal ou dispositivo de pagamento referido no n.º 2 pode servir vários pontos de carregamento acessíveis ao público numa plataforma de carregamento.

Os requisitos estabelecidos no presente número não se aplicam aos pontos de carregamento acessíveis ao público que não exijam o pagamento do serviço de carregamento.

2. Os operadores dos pontos de carregamento devem assegurar que, quando disponibilizam a autenticação automática num ponto de carregamento acessível ao público operado por eles, os utilizadores finais têm sempre o direito de não utilizar a autenticação automática e de em vez disso, carregar o seu veículo numa base *ad hoc*, conforme previsto no n.º 1, ou utilizar outra solução de carregamento baseada em contrato e disponibilizada nesse ponto de carregamento. Os operadores dos pontos de carregamento devem exibir essa opção de forma clara e disponibilizá-la aos utilizadores finais de uma forma prática, em cada ponto de carregamento acessível ao público que operam, no qual disponibilizam a autenticação automática.

▼B

3. Os preços cobrados pelos operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público devem ser razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. Os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público não devem discriminar, através dos preços cobrados, entre utilizadores finais e prestadores de serviços de mobilidade, nem entre diferentes prestadores de serviços de mobilidade. No entanto, o nível dos preços pode ser diferenciado, mas apenas se a diferenciação for proporcionada e tiver uma justificação objetiva.

4. Nos pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência igual ou superior a 50 kW, o preço *ad hoc* cobrado pelo operador deve basear-se no preço por kWh da eletricidade fornecida. Além disso, os operadores desses pontos de carregamento podem cobrar uma taxa de ocupação como preço por minuto, para desencorajar a ocupação prolongada do ponto de carregamento.

Os operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência igual ou superior a 50 kW devem, nas estações de carregamento, mostrar o preço *ad hoc* por kWh e qualquer eventual taxa de ocupação expressa em preço por minuto, de modo a que essas informações sejam do conhecimento dos utilizadores finais antes de iniciarem uma sessão de carregamento e que a comparação de preços seja facilitada.

Os operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência inferior a 50 kW devem, nas estações de carregamento por si operadas, disponibilizar de forma clara e simples as informações sobre o preço *ad hoc*, incluindo todas as componentes do preço, de modo a que essas informações sejam do conhecimento dos utilizadores finais antes de iniciarem uma sessão de carregamento e que a comparação de preços seja facilitada. As componentes do preço aplicáveis devem ser apresentadas pela seguinte ordem:

- preço por kWh,
- preço por minuto,
- preço por sessão, e
- quaisquer outras componentes do preço aplicáveis.

Os primeiro e segundo parágrafos aplicam-se a todos os pontos de carregamento instalados a partir de 13 de abril de 2024.

5. Os preços cobrados pelos prestadores de serviços de mobilidade aos utilizadores finais devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórios. Os prestadores de serviços de mobilidade devem disponibilizar aos utilizadores finais, antes do início de uma sessão de carregamento pretendida, todas as informações sobre preços aplicáveis a essa sessão de carregamento, através de meios eletrónicos disponíveis gratuitamente e amplamente aceites, distinguindo todas as componentes do preço, nomeadamente os custos da itinerância eletrónica aplicáveis e outras taxas ou encargos aplicados pelo prestador de serviços de mobilidade. As taxas devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórias. Os prestadores de serviços de mobilidade não devem aplicar quaisquer taxas adicionais pela itinerância eletrónica transfronteiriça.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que as suas autoridades monitorizam regularmente o mercado das infraestruturas de carregamento e, em especial, que controlam a conformidade com os n.ºs 3 e 5 dos operadores dos pontos de carregamento e dos prestadores de serviços de mobilidade. Os Estados-Membros também devem procurar assegurar que as suas autoridades controlem regularmente as eventuais práticas comerciais desleais que afetem os consumidores.

▼B

7. Até 14 de outubro de 2024, os operadores dos pontos de carregamento devem assegurar que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles são pontos de carregamento com ligação digital.

8. Os operadores de pontos de carregamento devem assegurar que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles e instalados depois de 13 de abril de 2024 ou renovados depois de 14 de outubro de 2024, são capazes de carregamento inteligente.

9. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que, nas áreas de estacionamento e de repouso ao longo da rede rodoviária da RTE-T onde estejam instaladas infraestruturas de combustíveis alternativos, a localização exata das infraestruturas de combustíveis alternativos esteja devidamente sinalizada.

10. Até 14 de abril de 2025, os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público devem assegurar que todos os pontos de carregamento de corrente contínua (CC) acessíveis ao público por si operados dispõem de um cabo de carregamento fixo.

11. Se o operador de um ponto de carregamento não for o proprietário desse ponto, o proprietário deve disponibilizar ao operador, em conformidade com as disposições acordadas entre si, um ponto de carregamento com as características técnicas que permitam ao operador cumprir as obrigações estabelecidas nos n.ºs 2, 7, 8 e 10.

*Artigo 6.º***Metas para a infraestrutura de abastecimento de hidrogénio dos veículos rodoviários**

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

Para o efeito, os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2030, sejam instaladas estações de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público, concebidas para uma capacidade mínima cumulativa de 1 tonelada por dia e equipadas com um distribuidor de, pelo menos, 700 bar, com uma distância máxima de 200 km entre as mesmas ao longo da rede principal da RTE-T.

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

Os Estados-Membros devem estabelecer, nos seus quadros de ação nacionais, uma trajetória linear clara no sentido de cumprir as metas para 2030, juntamente com uma meta indicativa clara para 2027 que proporcione uma cobertura suficiente da rede principal da RTE-T, com vista a satisfazer as necessidades do mercado em desenvolvimento.

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

▼B

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

4. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, ao longo das estradas da rede principal da RTE-T com um tráfego diário médio anual total inferior a 2 000 veículos pesados e se a implantação da infraestrutura não puder ser justificada em termos de custo-benefício socioeconómico, os Estados-Membros podem reduzir, até 50 %, a capacidade de uma estação de abastecimento de hidrogénio acessível ao público exigida nos termos do n.º 1 do presente artigo, desde que sejam cumpridos os requisitos estabelecidos nesse número em termos da distância máxima entre estações de abastecimento de hidrogénio e de pressão do distribuidor. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos casos em que recorrerem à derrogação referida no presente número. Os Estados-Membros devem rever esses casos de dois em dois anos no âmbito dos relatórios nacionais sobre os progressos realizados a que se refere o artigo 15.º.

5. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, se os custos da implantação da infraestrutura forem desproporcionados em face dos benefícios, incluindo os de carácter ambiental, os Estados-Membros podem optar por não aplicar o n.º 1 do presente artigo:

- a) Nas regiões ultraperiféricas da União referidas no artigo 349.º do TFUE; ou
- b) Nas ilhas abrangidas pelas definições de pequena rede interligada ou de pequena rede isolada, nos termos da Diretiva (UE) 2019/944.

Nesses casos, os Estados-Membros apresentam à Comissão uma justificação das suas decisões e disponibilizam todas as informações pertinentes dos seus quadros de ação nacionais.

Artigo 7.º

Infraestrutura de abastecimento de hidrogénio

1. Os operadores dos pontos de abastecimento de hidrogénio devem, nos pontos de abastecimento acessíveis ao público que operam, oferecer aos utilizadores finais a possibilidade de abastecerem numa base *ad hoc*.

Deve ser possível o abastecimento *ad hoc* em todos os pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público, utilizando um instrumento de pagamento amplamente utilizado na União. Para o efeito, os operadores desses pontos devem aceitar pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes:

- a) Leitores de cartões de pagamento;
- b) Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento.

Para pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público instaladas após 13 de abril de 2024, os requisitos estabelecidos no presente número são aplicáveis a partir da sua implantação. Para pontos de abastecimento acessíveis ao público instaladas antes de 13 de abril de 2024, os requisitos estabelecidos no presente número são aplicáveis a partir de 14 de outubro de 2024.

▼B

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

2. Os preços cobrados pelos operadores dos pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público devem ser razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. Os operadores dos pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público não devem discriminar, através dos preços cobrados, entre utilizadores finais e prestadores de serviços de mobilidade, nem entre diferentes prestadores de serviços de mobilidade. No entanto, o nível dos preços pode ser diferenciado, mas apenas se a diferenciação tiver uma justificação objetiva.

3. Os operadores de pontos de abastecimento de hidrogénio devem, nas estações de carregamento de hidrogénio acessíveis ao público operadas por eles, disponibilizar de forma clara as informações sobre o preço *ad hoc* por kg, de modo a que essas informações sejam do conhecimento dos utilizadores finais antes de iniciarem uma sessão de carregamento e que a comparação de preços seja facilitada.

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

*Artigo 8.º***Infraestrutura para metano liquefeito destinado a veículos de transporte rodoviário**

Até 31 de dezembro de 2024, os Estados-Membros devem assegurar a instalação de um número adequado de pontos de abastecimento de metano liquefeito acessíveis ao público, pelo menos ao longo da rede principal da RTE-T, a fim de permitir a circulação de veículos pesados movidos a metano liquefeito em toda a União, sempre que exista procura, exceto se os custos forem desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente aos benefícios ambientais.

*Artigo 9.º***Metas para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em portos marítimos**

1. Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilização nos portos marítimos da RTE-T de um fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre mínimo aos navios porta-contentores de mar e aos navios marítimos de passageiros.

▼B

Para esse efeito, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que, até 31 de dezembro de 2029:

- a) Os portos marítimos da rede principal da RTE-T e os portos marítimos da rede global da RTE-T nos quais o número médio anual de escalas portuárias dos navios amarrados no cais nos últimos três anos feitas por navios porta-contentores de mar com mais de 5 000 toneladas brutas seja superior a 100 estejam equipados para anualmente proceder ao fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em, pelo menos, 90 % do número total de escalas portuárias feitas por navios porta-contentores de mar com mais de 5 000 toneladas brutas que estejam amarrados no cais do porto marítimo em causa;
- b) Os portos marítimos da rede principal da RTE-T e os portos marítimos da rede global da RTE-T nos quais o número médio anual de escalas portuárias dos navios amarrados no cais nos últimos três anos feitas por navios marítimos ro-ro de passageiros com mais de 5 000 toneladas brutas e por embarcações marítimas de passageiros de alta velocidade com mais de 5 000 toneladas brutas, seja superior a 40 estejam equipados para proceder anualmente ao fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em, pelo menos, 90 % do número total de escalas portuárias feitas por navios marítimos ro-ro de passageiros com mais de 5 000 toneladas brutas e por embarcações marítimas de passageiros de alta velocidade superiores a 5 000 toneladas brutas que estejam amarrados no cais do porto marítimo em causa;
- c) Os portos marítimos da rede principal da RTE-E e os portos marítimos da rede global da RTE-T nos quais o número médio anual de escalas portuárias dos navios amarrados no cais nos últimos três anos feitas por navios marítimos de passageiros com mais de 5 000 toneladas brutas, com exceção dos navios marítimos ro-ro de passageiros e por embarcações marítimas de passageiros de alta velocidade, seja superior a 25 estejam equipados para proceder anualmente ao fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em, pelo menos, 90 % do número total de escalas portuárias feitas por navios marítimos de passageiros com mais de 5 000 toneladas brutas, com exceção dos navios marítimos ro-ro de passageiros e das embarcações de passageiros de alta velocidade que estejam amarrados no cais do porto marítimo em causa.

2. As escalas portuárias dos navios referidas no artigo 6.º, n.º 5, alíneas a), b), c), e) e g) do Regulamento (UE) 2023/1805 não devem ser tidas em conta para efeitos da determinação do número total de escalas portuárias dos navios que estejam amarrados no cais do porto marítimo em causa, nos termos do n.º 1 do presente artigo.

3. Se o porto marítimo da rede principal da RTE-T ou o porto marítimo da rede global da RTE-T estiver localizado numa ilha, ou numa região ultraperiférica referida no artigo 349.º do TFUE ou no território de Ceuta e Melilha, e não esteja diretamente ligado à rede elétrica do continente, ou, no caso de uma região ultraperiférica ou de Ceuta e Melilha, à rede elétrica de um país vizinho, o n.º 1 do presente artigo não deve ser aplicável até que essa ligação tenha sido concluída ou até que exista capacidade suficiente de produção de eletricidade a nível local a partir de fontes de energia não fósseis para cobrir as necessidades da ilha, da região ultraperiférica ou de Ceuta e Melilha, conforme relevante.

▼B*Artigo 10.º***Metas para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em portos das vias navegáveis interiores**

Os Estados-Membros devem assegurar:

- a) A implantação, até 31 de dezembro de 2024, de, pelo menos, uma instalação de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior em todos os portos das vias navegáveis interiores da rede principal da RTE-T;
- b) A implantação, até 31 de dezembro de 2029, de, pelo menos, uma instalação de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior em todos os portos das vias navegáveis interiores da rede global da RTE-T.

*Artigo 11.º***Metas para o abastecimento de metano liquefeito nos portos marítimos**

1. Os Estados-Membros devem assegurar a instalação de um número adequado de pontos de abastecimento de metano liquefeito nos portos marítimos da rede principal da RTE-T referidos no n.º 2, de modo a permitir a circulação de navios de mar em toda a rede principal da RTE-T até 31 de dezembro de 2024. Se necessário, os Estados-Membros devem cooperar com os Estados-Membros vizinhos para assegurar uma cobertura adequada da rede principal da RTE-T.
2. Os Estados-Membros devem designar, nos seus quadros de ação nacionais, os portos marítimos da rede principal da RTE-T que devem dar acesso aos pontos de abastecimento de metano liquefeito referidos no n.º 1, tendo em consideração o desenvolvimento portuário, os pontos de abastecimento de metano liquefeito existentes e a procura real do mercado, incluindo a curto e longo prazo, bem como outros desenvolvimentos.

*Artigo 12.º***Metas para o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, em todos os aeroportos da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T, o fornecimento de eletricidade às aeronaves estacionadas é garantido:
 - a) Até 31 de dezembro de 2024, em todas as posições de estacionamento de contacto utilizadas para operações de transporte aéreo comercial para embarcar ou desembarcar passageiros ou carregar ou descarregar mercadorias;
 - b) Até 31 de dezembro de 2029, em todas as posições de estacionamento remotas utilizadas para operações de transporte aéreo comercial para embarcar ou desembarcar passageiros ou carregar ou descarregar mercadorias.
2. Os Estados-Membros podem isentar os aeroportos da RTE-T que registaram um volume de tráfego inferior a 10 000 voos comerciais por ano como média dos últimos três anos da obrigação de fornecer eletricidade a aeronaves estacionadas em todas as posições de estacionamento remotas.

▼B

3. O n.º 1 não se aplica às posições especialmente dedicadas a degelo, às posições dentro de zonas militares designadas e às posições especialmente dedicadas a aeronaves de aviação geral com peso máximo à descolagem inferior a 5,7 toneladas.

4. A partir de 1 de janeiro de 2030, o mais tardar, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que a eletricidade fornecida nos termos do n.º 1 provém da rede elétrica ou é produzida localmente sem recurso a combustíveis fósseis.

*Artigo 13.º***Infraestrutura ferroviária**

No que diz respeito à infraestrutura ferroviária não abrangida pelo Regulamento (UE) n.º 1315/2013, os Estados-Membros devem analisar o desenvolvimento de tecnologias e sistemas de propulsão para combustíveis alternativos para troços ferroviários que não possam ser totalmente eletrificados por razões técnicas ou de eficiência em termos de custos, como os comboios movidos a hidrogénio ou a bateria e, se for caso disso, quaisquer necessidades em termos de infraestrutura de carregamento e abastecimento.

*Artigo 14.º***Quadros de ação nacionais**

1. Até 31 de dezembro de 2024, cada Estado-Membro elabora e envia à Comissão um projeto de quadro de ação nacional para o desenvolvimento do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes e para a criação das infraestruturas pertinentes.

2. O quadro de ação nacional deve conter, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) Uma avaliação da situação atual e do desenvolvimento futuro do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes, bem como do desenvolvimento da infraestrutura para combustíveis alternativos, tendo em conta o acesso intermodal da infraestrutura para combustíveis alternativos e, se for caso disso, a continuidade transfronteiriça e o desenvolvimento da infraestrutura para combustíveis alternativos nas ilhas e regiões ultraperiféricas;
- b) Metas e objetivos nacionais nos termos dos artigos 3.º, 4.º, 6.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º e 12.º, para os quais o presente regulamento estabelece metas nacionais obrigatórias;
- c) Políticas e medidas necessárias para garantir o cumprimento das metas e objetivos obrigatórios referidos na alínea b);
- d) Medidas, planeadas ou adotadas, destinadas a promover a implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos para frotas cativas, sobretudo estações de carregamento elétrico e de abastecimento de hidrogénio para serviços de transporte público e estações de carregamento elétrico para partilha de automóveis;
- e) Medidas, planeadas ou adotadas, destinadas a incentivar e facilitar a implantação de estações de carregamento para veículos ligeiros e pesados em locais privados que não sejam acessíveis ao público;

▼B

- f) Medidas, planeadas ou adotadas, destinadas a promover infraestruturas para combustíveis alternativos nos nós urbanos, em especial no que diz respeito aos pontos de carregamento acessíveis ao público;
 - g) Medidas, planeadas ou adotadas, destinadas a promover um número suficiente de pontos de carregamento de alta potência acessíveis ao público;
 - h) Medidas, planeadas ou adotadas, necessárias para assegurar que a implantação e o funcionamento dos pontos de carregamento, incluindo a distribuição geográfica dos pontos de carregamento bidirecionais, contribuem para a flexibilidade do sistema energético e para a penetração da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis no sistema elétrico;
 - i) Medidas destinadas a assegurar que os pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público para combustíveis alternativos sejam acessíveis a pessoas idosas, a pessoas com mobilidade reduzida e a pessoas com deficiência, em conformidade com os requisitos de acessibilidade previstos na Diretiva (UE) 2019/882;
 - j) Medidas, planeadas ou adotadas, destinadas a eliminar eventuais obstáculos no que diz respeito ao planeamento, licenciamento, contratação pública e operação de infraestruturas para combustíveis alternativos;
 - k) Uma panorâmica da situação, perspetivas e medidas planeadas no que se refere à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos nos portos marítimos que não sirvam para o fornecimento de metano liquefeito e para o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre para utilização por navios de alto-mar, como o hidrogénio, o amoníaco, o metanol e a eletricidade;
 - l) Uma panorâmica da situação, perspetivas e medidas previstas no que diz respeito à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos, incluindo metas, principais marcos e financiamento necessário, para comboios movidos a hidrogénio ou a bateria em troços ferroviários da RTE-T que não possam ser eletrificados;
 - m) Uma panorâmica da situação, perspetivas e medidas previstas no que diz respeito à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos nos aeroportos, com exceção do fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas, como o carregamento elétrico e o abastecimento de hidrogénio para aeronaves;
 - n) Uma panorâmica da situação, perspetivas e medidas previstas no que diz respeito à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos na navegação interior, como a eletricidade e o hidrogénio.
3. O quadro de ação nacional pode conter os seguintes elementos:
- a) Uma panorâmica da situação, perspetivas e medidas previstas no que diz respeito à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos nos portos marítimos, como a eletricidade e o hidrogénio, para os serviços portuários, tal como definido no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾;

⁽⁶⁾ Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

▼B

- b) Metas e medidas nacionais para promover infraestruturas para combustíveis alternativos ao longo das redes rodoviárias que não estão incluídas na rede principal da RTE-T ou na rede global da RTE-T, em especial no que diz respeito aos pontos de carregamento acessíveis ao público;
 - c) Medidas destinadas a garantir a acessibilidade às infraestruturas de carregamento e abastecimento em todo o território do Estado-Membro, prestando especial atenção às zonas rurais para garantir a sua acessibilidade e a coesão territorial;
 - d) Medidas para assegurar que a densidade da infraestrutura para combustíveis alternativos acessível ao público disponível a nível nacional tem em conta a densidade populacional;
 - e) Metas e objetivos nacionais para a criação de infraestruturas para combustíveis alternativos, relacionados com as alíneas a), b), c) e d) e para os quais o presente regulamento não estabelece metas obrigatórias.
4. Os Estados-Membros asseguram que os quadros de ação nacionais tenham em conta as necessidades dos diferentes modos de transporte existentes no seu território.
5. Os Estados-Membros asseguram que os quadros de ação nacionais tenham em conta, se for caso disso, os interesses das autoridades regionais e locais, em especial quando se trata de infraestruturas de carregamento e abastecimento para transportes públicos, bem como os interesses das partes interessadas.
6. Se necessário, os Estados-Membros devem cooperar, através de consultas ou de quadros de ação conjuntos, para assegurar que as medidas necessárias à consecução dos objetivos do presente regulamento sejam coerentes e coordenadas. Em particular, os Estados-Membros devem cooperar nas estratégias de utilização de combustíveis alternativos e na implantação da correspondente infraestrutura no transporte por via navegável. A Comissão deve prestar assistência aos Estados-Membros no processo de cooperação.
7. As medidas de apoio à infraestrutura para combustíveis alternativos respeitam as regras pertinentes relativas aos auxílios estatais da União.
8. Cada Estado-Membro disponibiliza ao público o seu projeto de quadro de ação nacional e assegura que o público tenha oportunidades efetivas e atempadas de participar na elaboração do projeto de quadro de ação nacional.
9. A Comissão avalia os projetos dos quadros de ação nacionais e pode formular recomendações a um Estado-Membro. Essas recomendações são emitidas o mais tardar seis meses após a apresentação dos projetos de quadros de ação nacionais a que se refere o n.º 1 do presente artigo. Podem abordar em particular:
- a) O nível de ambição das metas e dos objetivos com vista ao cumprimento das obrigações estabelecidas nos artigos 3.º, 4.º, 6.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º e 13.º;
 - b) Políticas e medidas relacionadas com os objetivos e metas nacionais.
10. Cada Estado-Membro tem devidamente em conta as eventuais recomendações da Comissão no seu quadro de ação nacional definitivo. Se o Estado-Membro em causa não acatar uma recomendação ou uma parte substancial de uma recomendação, deve apresentar uma explicação por escrito à Comissão.

▼B

11. Até 31 de dezembro de 2025, cada Estado-Membro elabora o seu quadro de ação nacional definitivo de uma forma facilmente legível e compreensível e transmite-o à Comissão. Esses quadros de ação nacionais definitivos são disponibilizados ao público pela Comissão.

*Artigo 15.º***Apresentação de relatórios nacionais**

1. Até 31 de dezembro de 2027 e, posteriormente, de dois em dois anos, cada Estado-Membro envia à Comissão um relatório de progresso nacional autónomo sobre a aplicação do seu quadro de ação nacional. O relatório deve ser redigido de forma facilmente legível e compreensível e disponibilizado ao público pela Comissão.

2. O relatório de progresso nacional contém as informações previstas no anexo I e, sempre que apropriado, inclui uma justificação pertinente relativa ao grau de cumprimento das metas e objetivos nacionais referidos no artigo 14.º, n.º 2, bem como uma indicação das medidas a tomar para atingir essas metas e objetivos no futuro.

3. Os Estados-Membros avaliam, o mais tardar até 30 de junho de 2024 e depois periodicamente de três em três anos, o modo como a implantação e o funcionamento dos pontos de carregamento poderão permitir que os veículos elétricos contribuam ainda mais para a flexibilidade do sistema energético, incluindo a sua participação no mercado de compensação da eletricidade, e para uma maior absorção da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis. Essa avaliação tem em conta todos os tipos de pontos de carregamento, incluindo os pontos inteligentes, bidirecionais e com todas as potências, sejam públicos ou privados, e formula recomendações em termos de tipo de ponto de carregamento, tecnologia de apoio e distribuição geográfica, a fim de facilitar a possibilidade de os utilizadores integrarem os seus veículos elétricos no sistema. Essa avaliação deve identificar as medidas a aplicar adequadas a fim de cumprir os requisitos estabelecidos no presente regulamento, incluindo as destinadas a assegurar a coerência do planeamento da infraestrutura com o planeamento da rede correspondente. A avaliação deve ter em conta os contributos de todas as partes interessadas e ser disponibilizada ao público. Os Estados-Membros podem solicitar à entidade reguladora que efetue essa avaliação. Com base nos resultados da avaliação, os Estados-Membros, se necessário, tomam as medidas adequadas para a implantação de pontos de carregamento adicionais e incluem-nas nos relatórios de progresso nacionais a que se refere o n.º 1 do presente artigo. A avaliação e as medidas são tidas em conta pelos operadores das redes nos planos de desenvolvimento da rede referidos no artigo 32.º, n.º 3, e no artigo 51.º da Diretiva (UE) 2019/944.

4. Com base no contributo dos operadores de redes de transporte e dos operadores de redes de distribuição, a entidade reguladora de um Estado-Membro avalia, até 30 de junho de 2024 e depois periodicamente a cada três anos, o potencial contributo da tarifação bidirecional para reduzir os custos dos utilizadores e da rede e aumentar a penetração da eletricidade produzida a partir de fontes renováveis na rede elétrica. Essa avaliação é disponibilizada ao público. Com base nos resultados da avaliação, os Estados-Membros, se necessário, tomam as medidas adequadas para ajustar a disponibilidade e a distribuição geográfica dos pontos de carregamento bidirecionais em locais privados e incluem-nas nos relatórios de progresso nacionais a que se refere o n.º 1.

*Artigo 16.º***Conteúdo, estrutura e formato dos quadros de ação nacionais e dos relatórios de progresso nacionais**

Até 14 de outubro de 2024, a Comissão adota orientações e modelos relativos ao conteúdo, estrutura e formato dos quadros de ação nacionais a apresentar pelos Estados-Membros nos termos do artigo 14.º e ao conteúdo dos relatórios de progresso nacionais a apresentar pelos Estados-Membros nos termos do artigo 15.º, n.º 1. A Comissão pode adotar orientações e modelos para facilitar a aplicação efetiva em toda a União de quaisquer outras disposições do presente regulamento.

*Artigo 17.º***Análise dos quadros de ação nacionais e dos relatórios de progresso nacionais**

1. Até 31 de dezembro de 2026, a Comissão avalia o quadro de ação nacional notificado pelos Estados-Membros nos termos do artigo 14.º, n.º 11, e apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a avaliação desses quadros de ação nacionais e sobre a sua coerência a nível da União, que deve incluir uma primeira avaliação do grau de consecução esperado das metas e objetivos nacionais referidos no artigo 14.º, n.º 2.

2. A Comissão avalia os relatórios de progresso nacionais apresentados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 15.º, n.º 1, e, se for caso disso, formula recomendações aos Estados-Membros para garantir o cumprimento dos objetivos e obrigações estabelecidos no presente regulamento.

3. No prazo de seis meses a contar da data de receção das recomendações referido no n.º 2, o Estado-Membro em causa deve comunicar à Comissão como tenciona aplicá-las. Caso o Estado-Membro em causa decida não implementar as recomendações ou uma parte substancial das mesmas, deve apresentar uma justificação à Comissão.

4. Após a apresentação da notificação pelo Estado-Membro ou a fundamentação a que se refere o n.º 3, o Estado-Membro em causa expõe no seu próximo relatório de progresso nacional a forma como aplicou as recomendações.

5. A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a sua avaliação dos relatórios de progresso nacionais um ano após a apresentação desses relatórios de progresso nacionais pelos Estados-Membros nos termos do artigo 15.º, n.º 1. Esta avaliação inclui uma avaliação:

- a) Dos progressos realizados pelos Estados-Membros na consecução das metas e dos objetivos referidos no artigo 14.º, n.º 2, incluindo as respostas dos Estados-Membros às recomendações da Comissão nos termos do n.º 2 do presente artigo;
- b) Da coerência do desenvolvimento a nível da União da infraestrutura para combustíveis alternativos.

▼B

6. Com base nos quadros de ação nacionais definitivos referidos no artigo 14.º, n.º 11, nos relatórios de progresso nacionais dos Estados-Membros referidos no artigo 15.º, n.º 1, e nos relatórios referidos no artigo 18.º, n.º 1, a Comissão disponibiliza ao público e atualiza regularmente informações sobre as metas e objetivos nacionais apresentados por cada Estado-Membro no que diz respeito ao seguinte:

- a) O número de pontos e estações de carregamento acessíveis ao público, separadamente para os pontos de carregamento dedicados aos veículos ligeiros e para os pontos de carregamento e estações de carregamento dedicados aos veículos pesados, e em conformidade com a categorização prevista no anexo III;
- b) O número de pontos de abastecimento de hidrogénio acessíveis ao público;
- c) A infraestrutura de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos marítimos e nos portos das vias navegáveis interiores da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;
- d) As infraestruturas de fornecimento de eletricidade para aeronaves estacionadas nos aeroportos da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;
- e) O número de pontos de abastecimento de metano liquefeito nos portos marítimos e nos portos das vias navegáveis interiores da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;
- f) O número de pontos de abastecimento de metano liquefeito acessíveis ao público para veículos a motor;
- g) O número de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público para veículos a motor;
- h) Os pontos de carregamento e abastecimento para outros combustíveis alternativos nos portos marítimos e nos portos das vias navegáveis interiores da rede principal da RTE-T e rede global da RTE-T;
- i) Os pontos de carregamento e abastecimento para outros combustíveis alternativos nos aeroportos da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T;
- j) Os pontos de carregamento e abastecimento para combustíveis alternativos para o transporte ferroviário.

*Artigo 18.º***Acompanhamento dos progressos**

1. Até 31 de março de 2025 e, posteriormente, todos os anos até 31 de março, os Estados-Membros comunicam à Comissão a potência de carregamento total agregada, o número de pontos de carregamento acessíveis ao público e o número de veículos elétricos a bateria e veículos híbridos elétricos recarregáveis matriculados no seu território em 31 de dezembro do ano anterior, em conformidade com os requisitos do anexo III.

▼B

2. Sem prejuízo do procedimento estabelecido no artigo 258.º do TFUE, se, com base no relatório referido no n.º 1 do presente artigo ou em quaisquer informações de que a Comissão disponha, for evidente que um Estado-Membro está em risco de não atingir as suas metas nacionais, referidas no artigo 3.º, n.º 1, do presente regulamento, a Comissão pode emitir uma constatação nesse sentido e recomendar ao Estado-Membro em causa que tome medidas corretivas para cumprir as metas nacionais. No prazo de três meses a contar da receção das constatações da Comissão, o Estado-Membro em causa notifica à Comissão:

- a) As medidas corretivas que tenciona aplicar para cumprir as metas nacionais previstas no artigo 3.º, n.º 1, do presente regulamento, incluindo quaisquer medidas adicionais que o Estado-Membro tencione aplicar para cumprir esses objetivos; e
- b) Um calendário claro de ações que permita avaliar os progressos anuais no cumprimento dessas metas.

Se a Comissão considerar que as medidas corretivas são satisfatórias, o Estado-Membro em causa atualiza o seu último relatório de progresso nacional, referido no artigo 15.º, com essas medidas corretivas e apresenta-o à Comissão.

A Comissão disponibiliza ao público as suas recomendações, bem como as medidas corretivas e as ações adicionais tomadas pelo Estado-Membro em causa.

Artigo 19.º

Informação aos utilizadores

1. Serão disponibilizadas informações pertinentes, coerentes e claras para os veículos a motor colocados no mercado que possam ser regularmente recarregados ou reabastecidos.

Essas informações são disponibilizadas:

- a) Nos manuais dos veículos a motor e nos veículos a motor, pelos fabricantes, quando esses veículos são colocados no mercado;
- b) Nos pontos de carregamento e abastecimento, pelos operadores dos pontos de carregamento e abastecimento; e
- c) Nos concessionários de veículos automóveis pelos distribuidores.

2. A compatibilidade de veículos e infraestruturas ou combustíveis e veículos abrangidos pelo n.º 1 do presente artigo deve ser determinada em conformidade com as especificações técnicas referidas nos pontos 10.1 e 10.2 do anexo II.

Caso essas normas se refiram a uma expressão gráfica, nomeadamente um esquema de código de cores, a expressão gráfica será simples e de fácil compreensão.

▼B

Esta expressão gráfica será colocada de forma claramente visível:

- a) Pelos operadores do ponto de abastecimento, nas bombas e nas agulhetas correspondentes em todos os pontos de abastecimento por eles operados, a partir da data em que os combustíveis são colocados no mercado;
- b) Pelo fabricante, na proximidade imediata de todas as tampas de enchimento dos reservatórios de combustível de veículos a motor recomendados e compatíveis com esse combustível, bem como nos manuais dos veículos a motor, caso esses veículos a motor sejam colocados no mercado.

3. Quando os preços dos combustíveis são apresentados numa estação de combustível, os Estados-Membros devem assegurar que é apresentada, se for caso disso, e em especial relativamente ao hidrogénio, uma comparação dos preços unitários pertinentes, a título informativo, de acordo com a metodologia comum para a comparação dos preços unitários dos combustíveis alternativos referida no ponto 10.3 do anexo II.

4. Em situações em que as normas europeias que estabelecem as especificações técnicas de um combustível não incluem requisitos de rotulagem para o cumprimento das normas em causa, caso os requisitos de rotulagem não façam referência a uma expressão gráfica, incluindo esquemas de código de cores, ou caso os requisitos de rotulagem não sejam adequadas para atingir os objetivos da presente diretiva, a Comissão pode mandar as organizações europeias de normalização para desenvolverem especificações de compatibilidade de rotulagem.

Com base nas especificações de rotulagem de compatibilidade desenvolvidas pelas organizações europeias de normalização ao abrigo do mandato a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão adota, atos de execução que determinem a expressão gráfica, incluindo um esquema de código de cores, da compatibilidade dos combustíveis introduzidos no mercado da União que atinjam o nível de 1 % do volume total de vendas, na avaliação da Comissão, em mais de um Estado-Membro.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2.

5. Quando as disposições de rotulagem das respetivas normas europeias forem atualizadas, ou quando novas normas europeias para os combustíveis alternativos forem elaboradas, os requisitos de rotulagem correspondentes aplicam-se a todos os pontos de carregamento e abastecimento o mais tardar 24 meses após a adoção do respetivo ato de execução e a todos os veículos a motor a partir da data de entrada em vigor do respetivo ato de execução.

Artigo 20.º

Disposições relativas aos dados

1. Os Estados-Membros nomeiam uma organização de registo de identificadores (ODRI). A ODRI emite e gere códigos de identificação únicos para identificar pelo menos os operadores dos pontos de carregamento e os prestadores de serviços de mobilidade até 14 de abril de 2025.

▼ M2

2. Até 14 de abril de 2025, os operadores dos pontos de carregamento e dos pontos de abastecimento para combustíveis alternativos acessíveis ao público, ou os proprietários desses pontos, em conformidade com as disposições acordadas entre si, asseguram a disponibilização sem custos de dados estáticos e de dados dinâmicos relativos à infraestrutura para combustíveis alternativos por eles operada ou aos serviços intrinsecamente ligados a essa infraestrutura por eles prestados ou externalizados. Serão disponibilizados os seguintes tipos de dados:

a) Dados estáticos relativos à infraestrutura de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos acessível ao público operada por eles:

- i) Nome legal do operador ou proprietário do ponto de carregamento ou abastecimento,
- ii) Nome comercial do operador ou proprietário do ponto de carregamento ou abastecimento,
- iii) Número de pontos de carregamento ou abastecimento,
- iv) Apoio aos serviços,
- v) Telefone do serviço de assistência,
- vi) Infraestruturas que oferecem serviços conexos ao utilizador,
- vii) Informação sobre a localização geográfica no sistema global de navegação por satélite (GNSS),
- viii) Informações adicionais sobre a localização geográfica,
 - ix) País,
 - x) Região,
 - xi) Cidade ou localidade,
 - xii) Código postal,
 - xiii) Endereço,
 - xiv) Horários,
 - xv) Fuso horário,
 - xvi) Compatibilidade com o tipo de veículo,
 - xvii) Especificações do veículo permitidas,
 - xviii) Número de lugares de estacionamento,
 - xix) Número de lugares de estacionamento para pessoas com deficiência,
 - xx) Dispositivo de pagamento com leitor de cartões bancários,
 - xxi) Dispositivo de pagamento com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento,
 - xxii) Outra opção de pagamento *ad hoc*,
 - xxiii) Informações adicionais sobre os prestadores de serviços de pagamento aceites,
 - xxiv) Opção de pagamento baseada em contrato (subscrição).

▼ M2

- b) Dados estáticos adicionais relativos à infraestrutura de carregamento acessível ao público operada por eles:
 - i) Código de identificação do ponto de carregamento (conector),
 - ii) Número de conectores,
 - iii) Tipo de conector (ficha),
 - iv) Tipo de corrente,
 - v) Potência máxima da estação de carregamento,
 - vi) Potência máxima do ponto de carregamento,
 - vii) Prestadores de serviços de mobilidade que oferecem carregamento baseado em contrato,
 - viii) Plug-and-charge,
 - ix) Serviços de carregamento inteligente,
 - x) A eletricidade fornecida é 100 % renovável.
- c) Dados estáticos adicionais relativos à infraestrutura de abastecimento de hidrogénio acessível ao público operada por eles:
 - i) Estado do hidrogénio,
 - ii) Pressão do hidrogénio,
 - iii) Capacidade cumulativa diária,
 - iv) O hidrogénio fornecido é 100 % renovável.
- d) Dados estáticos adicionais para infraestruturas de abastecimento de metano liquefeito acessíveis ao público:
 - i) O metano liquefeito fornecido é 100 % renovável.
- e) Dados estáticos adicionais relativos à infraestrutura de abastecimento de combustíveis alternativos acessível ao público operada por eles:
 - i) Tipo de conector (distribuidor).
- f) Dados dinâmicos relativos à infraestrutura de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos acessível ao público operada por eles:
 - i) Estado operacional,
 - ii) Disponibilidade,
 - iii) Preço *ad hoc*.
- g) Dados dinâmicos adicionais relativos à infraestrutura de abastecimento de hidrogénio acessível ao público operada por eles:
 - i) Quantidade limitada de hidrogénio disponível

▼B

3. Cada operador de pontos de carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos acessíveis ao público ou, em conformidade com as disposições acordadas entre si, o proprietário desses pontos, deve criar uma interface do programa de aplicações (API) que proporcione acesso livre e sem restrições aos dados referidos no n.º 2 e apresentar informações sobre essa API aos pontos de acesso nacionais.

A API de cada operador de pontos de carregamento e abastecimento ou, em conformidade com as disposições acordadas entre si, a API do proprietário desses pontos, deve cumprir os requisitos técnicos comuns estabelecidos pela Comissão nos atos delegados a que se refere o n.º 6, a fim de permitir um intercâmbio automatizado e uniforme de dados entre os operadores dos pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público e os utilizadores de dados.

4. Até 31 de dezembro de 2024, os Estados-Membros asseguram que os dados referidos no n.º 2 do presente artigo são disponibilizados, de forma aberta e não discriminatória, a todos os utilizadores de dados através dos seus pontos de acesso nacionais, em conformidade com as disposições pertinentes relativas a esses dados do Regulamento Delegado (UE) 2022/670 e em conformidade com as especificações complementares adicionais que podem ser adotadas em conformidade com o n.º 7 do presente artigo. Sempre que agreguem dados nos seus pontos de acesso nacionais, os Estados-Membros podem fornecê-los a um ponto de acesso europeu comum através de uma API.

5. Até 31 de dezembro de 2026, a Comissão deve criar um ponto de acesso europeu comum que funcione como uma plataforma de dados que facilite o acesso aos dados referidos no n.º 2 a partir dos diferentes pontos de acesso nacionais. A Comissão deve garantir que o ponto de acesso europeu comum está disponível ao público e é facilmente acessível a todos os utilizadores de dados, por exemplo através da criação de um portal em linha específico.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 22.º, para:

- a) Alterar o n.º 2 do presente artigo a fim de incluir tipos de dados adicionais relativos aos pontos de carregamento acessíveis ao público e aos pontos de abastecimento de combustíveis ou serviços alternativos intrinsecamente ligados a essa infraestrutura que os operadores dessa infraestrutura prestam ou externalizam, tendo em conta a evolução tecnológica ou os novos serviços disponibilizados no mercado; e
- b) Completar o presente regulamento, estabelecendo requisitos técnicos comuns para uma interface comum do programa de aplicações, a fim de permitir um intercâmbio automatizado e uniforme de dados entre os operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público e de pontos de abastecimento para combustíveis alternativos e utilizadores de dados.

▼B

7. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam:

- a) Especificações complementares das estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2022/670 relacionadas com a qualidade, o formato e a frequência com que os dados referidos no n.º 2 do presente artigo e nos atos delegados adotados com base no n.º 6 do presente artigo devem ser disponibilizados;
- b) Procedimentos pormenorizados que permitam a disponibilização e a acessibilidade dos dados exigidas nos termos do presente artigo.

Os referidos atos de execução são adotados em harmonia com o procedimento de exame a que se refere o artigo 23.º, n.º 2.

Esses atos de execução não prejudicam a Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾ nem os atos delegados e de execução adotados com base na mesma.

8. Os atos delegados e os atos de execução a que se referem os n.ºs 6 e 7 devem prever períodos transitórios razoáveis antes de as disposições neles contidas, ou as suas alterações, se tornarem vinculativas para os operadores ou proprietários de pontos de carregamento e de pontos de abastecimento para combustíveis alternativos.

Artigo 21.º

Especificações técnicas comuns

1. São aplicáveis as especificações técnicas constantes do anexo II.

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

3. A Comissão adota um ato delegado, em conformidade com o artigo 22.º, a fim de:

- a) Alterar o anexo II introduzindo as especificações técnicas para os domínios enumerados nesse anexo, a fim de permitir a plena interoperabilidade técnica da infraestrutura de carregamento e abastecimento em termos de ligações físicas, intercâmbio de comunicações e acesso das pessoas com mobilidade reduzida a essas zonas; e
- b) Sem demora injustificada, e o mais tardar 12 meses após a adoção das normas pertinentes, alterar o anexo II para atualizar as referências às normas referidas nas especificações técnicas estabelecidas nesse anexo.

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

▼B

4. Caso os atos delegados a que se refere o n.º 3 sejam aplicáveis às infraestruturas existentes, esses atos delegados devem basear-se numa análise custo-benefício a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho juntamente com esses atos delegados.

5. Caso as normas europeias que estabelecem as especificações técnicas de um combustível sejam elaboradas após a adoção pela Comissão de um ato de execução a que se refere o artigo 19.º, n.º 4, segundo parágrafo, e incluam disposições que exijam que a rotulagem indique a conformidade com as normas em causa e se refiram a uma expressão gráfica, incluindo sistemas de códigos de cores, as alterações do anexo II adotadas pelos atos delegados a que se refere o n.º 3 do presente artigo devem incluir uma indicação das normas ou atos de execução que devem ser aplicados e, se for caso disso, revogar os atos de execução pertinentes.

6. As alterações do anexo II adotadas pelos atos delegados a que se refere o n.º 3 devem incluir períodos transitórios razoáveis para quaisquer especificações técnicas que esses atos delegados introduzam ou alterem, durante os quais estas não sejam vinculativas para a infraestrutura em causa.

*Artigo 22.º***Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar os atos delegados referido nos artigos 20.º e 21.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 13 de abril de 2024. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida nos artigos 20.º e 21.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

▼B

6. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 20.º e 21.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por três meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 23.º***Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida por um comité. Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 24.º***Apresentação de relatórios e revisão**

1. Até 31 de dezembro de 2024, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a maturidade tecnológica e comercial dedicado aos veículos pesados. Esse relatório deve ter em conta as primeiras indicações das preferências do mercado. Deve também ter em conta a evolução tecnológica e o desenvolvimento das especificações técnicas alcançadas até essa data, bem como a evolução prevista a curto prazo, em especial no que diz respeito às normas e tecnologias de carregamento e abastecimento, tais como normas de carregamento de alta potência e sistemas de estradas elétricas, e à utilização de hidrogénio líquido.

No que diz respeito às estações de abastecimento de hidrogénio, a Comissão avalia mais aprofundadamente os requisitos a que se refere o artigo 6.º à luz da evolução tecnológica e do mercado, da necessidade de especificar uma capacidade mais elevada para essas estações, da necessidade de especificar metas para a infraestrutura de abastecimento de hidrogénio líquido, bem como da data para a prorrogação dos requisitos para a implantação de estações de abastecimento de hidrogénio na rede global da RTE-T.

2. Até 31 de dezembro de 2026, e posteriormente de cinco em cinco anos, a Comissão revê o presente regulamento.

Na sua revisão, a Comissão avalia, em especial, os seguintes elementos:

a) Se os limiares de tráfego referidos no artigo 3.º, n.ºs 6 e 7, no artigo 4.º, n.ºs 4 e 5, e no artigo 6.º, n.º 4, continuam a ser pertinentes, tendo em conta o aumento previsto da percentagem de veículos movidos a hidrogénio ou veículos elétricos a bateria em comparação com a frota total de veículos que circulam na União;

▼B

- b) Se os meios eletrónicos de pagamento a que se refere o artigo 5.º, n.º 1, continuam a ser adequados;
- c) O funcionamento do mecanismo de fixação de preços para estações de carregamento acessíveis ao público e se as componentes de fixação de preços estabelecidas no artigo 5.º, n.º 4, fornecem aos consumidores informações claras e suficientes;
- d) Uma eventual redução do limiar de arqueação bruta, estabelecido no artigo 9.º, bem como um eventual alargamento do âmbito de aplicação do presente regulamento a outros tipos de navios, na sequência de ajustamentos pertinentes noutros atos jurídicos pertinentes da União;
- e) O estado atual e o desenvolvimento futuro do mercado da aviação a hidrogénio e a propulsão elétrica;
- f) Os efeitos do presente regulamento no que respeita ao potencial e à magnitude da fuga de carbono.

No âmbito desta revisão, a Comissão avalia igualmente em que medida a aplicação do presente regulamento atingiu os seus objetivos e em que medida teve impacto na competitividade dos setores pertinentes por ele abrangidos. Essa revisão deverá também abranger a interação do presente regulamento com outros atos jurídicos pertinentes da União e identificar eventuais disposições que possam ser atualizadas e simplificadas, incluindo eventuais ações e medidas que tenham sido ou possam vir a ser tomadas para reduzir a pressão sobre os custos totais nos setores em causa. No âmbito da análise da eficiência do presente regulamento efetuada pela Comissão, a revisão deve também incluir uma avaliação dos encargos que o presente regulamento impõe às empresas.

3. A Comissão pondera, se for caso disso, a oportunidade de acompanhar essa revisão de uma proposta de alteração do presente regulamento, tendo em conta o resultado da avaliação a que se refere o n.º 2.

*Artigo 25.º***Revogação**

1. A Diretiva 2014/94/UE e os Regulamentos Delegados (UE) 2019/1745 e (UE) 2021/1444 são revogados com efeitos a partir de 13 de abril de 2024.

2. As remissões para a Diretiva 2014/94/UE devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo IV.

*Artigo 26.º***Entrada em vigor e aplicação**

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

É aplicável a partir de 13 de abril de 2024.

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



ANEXO I

Apresentação de relatórios

O relatório de progresso nacional referido no artigo 15.º, n.º 1, deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

1. Definição de metas

a) Projeções da adoção de veículos para 31 de dezembro dos anos 2025, 2030 e 2035 para:

- veículos ligeiros, separadamente para veículos ligeiros elétricos a bateria, veículos ligeiros híbridos elétricos recarregáveis e veículos ligeiros movidos a hidrogénio,
- veículos pesados, separadamente para veículos pesados elétricos a bateria e veículos pesados movidos a hidrogénio;

b) Metas para 31 de dezembro dos anos 2025, 2027, 2030 e 2035 para:

- infraestruturas de carregamento destinadas a veículos elétricos ligeiros: número de estações de carregamento e potência (classificação das estações de carregamento de acordo com o anexo III),
- desenvolvimento de estações de carregamento para veículos elétricos ligeiros não acessíveis ao público, se aplicável,
- infraestruturas de carregamento destinadas a veículos elétricos pesados: número de estações de carregamento e potência,
- desenvolvimento de estações de carregamento para veículos elétricos pesados não acessíveis ao público, se aplicável,
- pontos de abastecimento de hidrogénio: número de pontos de abastecimento, capacidade dos pontos de abastecimento e conectores disponibilizados,
- estações de abastecimento rodoviário de metano liquefeito: número de estações de abastecimento e capacidade das estações,
- pontos de abastecimento de metano liquefeito nos portos marítimos da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T, incluindo a localização (porto) e a capacidade por porto,
- fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos marítimos da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T, incluindo a localização exata (porto) e a capacidade de cada instalação no porto,
- fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos das vias navegáveis interiores da rede principal da RTE-T e da rede global da RTE-T, incluindo a localização (porto) e a capacidade,
- fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas, número de instalações por aeroporto da rede principal da RTE-T ou por aeroporto da rede global da RTE-T,
- outras metas e objetivos nacionais para os quais não existem metas nacionais obrigatórias a nível da UE, se aplicável. No que diz respeito à infraestrutura para combustíveis alternativos nos portos, aeroportos e caminhos de ferro, a localização e a capacidade/dimensão da instalação devem ser comunicadas;

2. Taxas de utilização: para as categorias referidas no ponto 1, alínea b), a comunicação da utilização dessa infraestrutura;

▼B

3. O grau de cumprimento das metas nacionais respeitantes à utilização de combustíveis alternativos nos diversos modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo):
 - grau de consecução das metas de implantação da infraestrutura referidas no ponto 1, alínea b), para todos os modos de transporte, se aplicável, em especial para as estações de carregamento elétrico, o sistema de estradas elétricas (se aplicável), as estações de abastecimento de hidrogénio, o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre em portos marítimos e nos portos das vias navegáveis interiores, o abastecimento de metano liquefeito nos portos marítimos da rede principal da RTE-T, outras infraestruturas para combustíveis alternativos nos portos e o fornecimento de eletricidade a aeronaves estacionadas,
 - para os pontos de carregamento, especificando o rácio entre infraestruturas públicas e privadas,
 - implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos em nós urbanos;
4. A revisão dos casos em que os Estados-Membros recorreram às derrogações previstas no artigo 3.º, n.ºs 6, 7 e 8, no artigo 4.º, n.ºs 6, 7 e 8, e no artigo 6.º, n.º 4;
5. Atos normativos: informações sobre atos normativos, que podem consistir em medidas legislativas, regulamentares ou administrativas de apoio à implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, como licenças de construção, licenças de lugares de estacionamento, certificação do desempenho ambiental das empresas e concessão de estações de carregamento e abastecimento;
6. Informações sobre as medidas de apoio à aplicação do quadro de ação nacional, incluindo:
 - incentivos diretos à compra de meios de transporte movidos a combustíveis alternativos ou à implantação da infraestrutura,
 - disponibilidade de incentivos fiscais para promover meios de transporte movidos a combustíveis alternativos e as infraestruturas pertinentes,
 - recurso à contratação pública em apoio aos combustíveis alternativos, incluindo contratos conjuntos,
 - incentivos não financeiros à procura, como por exemplo, acesso preferencial a zonas restritas, política de estacionamento e faixas reservadas;
7. Apoio à implantação e à produção, incluindo:
 - orçamento público anual atribuído à criação da infraestrutura para combustíveis alternativos, diferenciado por combustíveis alternativos e por modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial e aéreo),
 - orçamento público anual para apoio a unidades de produção de combustíveis alternativos, diferenciado por combustível alternativo,
 - apreciação de necessidades especiais durante a fase inicial da criação das infraestruturas para combustíveis alternativos;
8. Investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração (IDT&D): orçamento público anual atribuído para apoiar a IDT&D no domínio dos combustíveis alternativos.

▼B*ANEXO II***Especificações técnicas****▼M1**

0. Definições:

Para efeitos do presente anexo, entende-se por:

- a) «Instalado», a colocação inicial de todos os equipamentos pertinentes para os pontos de carregamento, incluindo *hardware*, *software* e infra-estruturas elétricas conexas, tais como ligações de fornecimento de eletricidade, transformadores e outros sistemas elétricos, a fim de permitir o carregamento de veículos elétricos;
- b) «Renovado», uma substituição substancial ou completa do equipamento pertinente do ponto de carregamento.

1.1. Pontos de carregamento de potência normal para veículos elétricos ligeiros:

- os pontos de carregamento de potência normal com corrente alternada (CA) para veículos elétricos ligeiros instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem ser equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos com tomadas ou conectores de veículos de tipo 2 para carregamento em modo 3, tal como descrito na norma EN IEC 62196-2:2022 ou, se a sua potência for inferior ou igual a 3,7 kW e o seu objetivo principal for o carregamento de veículos elétricos em modo 2, com tomadas conformes com a norma IEC 60884-1:2022; os pontos de carregamento de potência normal com corrente alternada (CA) instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-2:2017 até serem renovados;
- os pontos de carregamento de potência normal com corrente contínua (CC) para veículos elétricos ligeiros instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com conectores de veículos do sistema de carregamento combinado «Combo 2» para carregamento em modo 4, conforme descrito na norma EN IEC 62196-3:2022; os pontos de carregamento de potência normal com corrente contínua (CC) instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-3:2014 até serem renovados;

1.2. Pontos de carregamento de alta potência para veículos elétricos ligeiros:

- os pontos de carregamento de alta potência com corrente alternada (CA) para veículos elétricos ligeiros instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com conectores de veículos do tipo 2 para carregamento em modo 3, conforme descrito na norma EN IEC 62196-2:2022; os pontos de carregamento de alta potência com corrente alternada (CA) instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-2:2017 até serem renovados;
- os pontos de carregamento de alta potência com corrente contínua (CC) para veículos elétricos ligeiros instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com conectores de veículos do sistema de carregamento combinado «Combo 2» para carregamento em modo 4, conforme descrito na norma EN IEC 62196-3:2022; os pontos de carregamento de alta potência com corrente contínua (CC) instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-3:2014 até serem renovados;

▼ **M1**

- 1.3. Pontos de carregamento para veículos elétricos da categoria L:
- 1.3.1. Os pontos de carregamento de corrente alternada (CA) acessíveis ao público reservados para veículos elétricos da categoria L com potência igual ou inferior a 3,7 kW devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com um dos seguintes itens:
- a) tomadas ou conectores de veículos do tipo 3A, conforme descrito na norma EN IEC 62196-2:2022 (para carregamento em modo 3);
 - b) tomadas em conformidade com a norma IEC 60884-1:2022 (para carregamento em modo 1 ou modo 2).
- 1.3.2. Os pontos de carregamento com corrente alternada (CA) acessíveis ao público reservados para veículos elétricos da categoria L com mais de 3,7 kW instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com tomadas ou conectores de veículos do tipo 2 para carregamento em modo 3, conforme descrito na norma EN IEC 62196-2:2022; os pontos de carregamento com corrente alternada (CA) acessíveis ao público reservados para veículos elétricos da categoria L com mais de 3,7 kW instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-2:2017 até serem renovados.
- 1.3.3. Os pontos de carregamento de potência normal e de alta potência com corrente contínua (CC) acessíveis ao público reservados para veículos elétricos da categoria-L instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com conectores de veículos do sistema de carregamento combinado «Combo 2» para carregamento em modo 4, conforme descrito na norma EN IEC 62196-3:2022; os pontos de carregamento de potência normal e de alta potência com corrente contínua (CC) acessíveis ao público instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-3:2014 até serem renovados.
- 1.4. Pontos de carregamento de potência normal e pontos de carregamento de alta potência para autocarros elétricos:
- os pontos de carregamento de potência normal e de alta potência com corrente alternada (CA) para autocarros elétricos instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com conectores de veículos do tipo 2 para carregamento em modo 3, conforme descrito na norma EN IEC 62196-2:2022; os pontos de carregamento de potência normal e de alta potência com corrente alternada (CA) instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-2:2017 até serem renovados;
 - os pontos de carregamento de potência normal e de alta potência com corrente contínua (CC) para autocarros elétricos instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026 devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com conectores de veículos do sistema de carregamento combinado «Combo 2» para carregamento em modo 4, conforme descrito na norma EN IEC 62196-3:2022; os pontos de carregamento de potência normal e de alta potência com corrente contínua (CC) instalados antes dessa data devem continuar a cumprir a norma EN IEC 62196-3:2014 até serem renovados.

▼B

- 1.5. Os dispositivos automatizados de interface de contacto destinados a ser utilizados nos sistemas de carga condutiva para autocarros elétricos em modo 4, de acordo com a norma EN 61851-23-1:2020, devem ser equipados pelo menos com interfaces mecânicas e elétricas, tal como definido na norma EN 50696:2021, no que respeita:
- ao dispositivo de conexão automática (*automated connection device* – ACD) montado na infraestrutura (pantógrafo),
 - ao dispositivo de conexão automática (*automated connection device* – ACD) montado no tejadilho do veículo,
 - ao dispositivo de conexão automática (*automated connection device* – ACD) montado por debaixo do veículo,
 - e ao dispositivo de conexão automática (*automated connection device* – ACD) montado na infraestrutura do veículo e ligado à parte lateral ou ao tejadilho do veículo.

▼M1

- 1.6. Pontos de carregamento de alta potência para veículos elétricos pesados:
- os pontos de carregamento de alta potência com corrente contínua (CC) para infraestruturas de carregamento capazes de fornecer eletricidade tanto a veículos elétricos ligeiros como pesados devem estar equipados, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, com conectores de veículos do sistema de carregamento combinado «Combo 2» para carregamento em modo 4, conforme descrito na norma EN IEC 62196-3:2022.

- 1.7. Especificações técnicas para o carregamento estático indutivo sem fios de veículos elétricos ligeiros:

Os pontos de carregamento para veículos elétricos ligeiros destinados ao carregamento estático indutivo sem fios devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade:

- EN IEC 61980-1:2021 «Sistemas de transferência de potência sem fios (TPSF) para veículos elétricos — Parte 1: Requisitos gerais»;
- EN IEC 61980-2:2023 «Sistemas de transferência de potência sem fios (TPSF) para veículos elétricos — Parte 2: Requisitos específicos para a comunicação e as atividades dos sistemas de transferência de potência sem fios à base de campos magnéticos (TPSF-CM)»;
- EN IEC 61980-3:2022 «Sistemas de transferência de potência sem fios (TPSF) para veículos elétricos — Parte 3: Requisitos específicos para os sistemas de transferência de potência sem fios à base de campos magnéticos (TPSF-CM)».

▼B

- 1.8. Especificações técnicas para o carregamento estático indutivo sem fios de veículos elétricos pesados.
- 1.9. Especificações técnicas para o carregamento dinâmico indutivo sem fios de automóveis de passageiros e veículos elétricos ligeiros.
- 1.10. Especificações técnicas para o carregamento dinâmico indutivo sem fios de veículos elétricos pesados.

▼B

- 1.11. Especificações técnicas para o carregamento estático indutivo sem fios de autocarros elétricos.
- 1.12. Especificações técnicas para o carregamento dinâmico indutivo sem fios de autocarros elétricos.
- 1.13. Especificações técnicas para o sistema de estradas elétricas de alimentação elétrica aérea dinâmica através de um pantógrafo para veículos elétricos pesados.

▼M1

- 1.14. Especificações técnicas para o sistema de estradas elétricas (ERS) relativas à alimentação elétrica dinâmica ao nível do solo através de carris condutores para veículos elétricos ligeiros e pesados:

As infraestruturas de carregamento para corrente alternada (CA) e corrente contínua (CC) destinadas ao sistema de estradas elétricas (ERS) para a alimentação elétrica dinâmica ao nível do solo através de carris condutores para veículos elétricos ligeiros e pesados equipados com dispositivos coletores de corrente ao nível do solo, a fim de permitir a recolha de corrente de condução por veículos rodoviários a partir de uma calha de alimentação integrada na estrada, devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade:

— CLC/TS 50717: 2022 «Requisitos técnicos para coletores de corrente destinados aos sistemas de alimentação ao nível do solo de veículos rodoviários em funcionamento».

▼B

- 1.15. Especificações técnicas para a troca de baterias de veículos elétricos da categoria L.
- 1.16. Se tecnicamente possível, especificações técnicas para a troca de baterias de automóveis de passageiros elétricos e veículos elétricos ligeiros.
- 1.17. Se tecnicamente possível, especificações técnicas para a troca de baterias de veículos elétricos pesados.
- 1.18. Especificações técnicas para as estações de carregamento, a fim de garantir o acesso a utilizadores com deficiência.
- 2. Especificações técnicas para o intercâmbio de comunicações no setor do carregamento de veículos elétricos

▼M1

- 2.1. Especificações técnicas relativas à comunicação entre o veículo elétrico e o ponto de carregamento (comunicação veículo-rede).

- 2.1.1. Os pontos de carregamento acessíveis ao público com corrente alternada (CA) e corrente contínua (CC) destinados a veículos elétricos ligeiros e pesados instalados ou renovados a partir de 8 de janeiro de 2026, devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos as seguintes normas:

— EN ISO 15118-1:2019 «Veículos rodoviários — Interface de comunicação veículo-rede Parte 1: Informações gerais e definição dos casos de utilização»;

— EN ISO 15118-2:2016 «Veículos rodoviários — Interface de comunicação veículo-rede Parte 2: Requisitos de rede e do protocolo de aplicação»;

— EN ISO 15118-3:2016 «Veículos rodoviários — Interface de comunicação veículo-rede Parte 3: Requisitos relativos à camada física e à camada de ligação de dados»;

▼ M1

— EN ISO 15118-4:2019 «Veículos rodoviários — Interface de comunicação veículo-rede Parte 4: Ensaio de conformidade da rede e do protocolo de aplicação»;

— EN ISO 15118-5:2019 «Veículos rodoviários — Interface de comunicação veículo-rede — Parte 5: Ensaio de conformidade da camada física e da camada de ligação de dados».

2.1.2. Os pontos de carregamento acessíveis ao público com corrente alternada (CA) e corrente contínua (CC) destinados a veículos elétricos ligeiros e pesados, instalados ou renovados a partir de 1 de janeiro de 2027, devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, a norma EN ISO 15118-20:2022 «Veículos rodoviários — Interface de comunicação veículo-rede — Parte 20: Requisitos da camada de rede de 2.^a geração e da camada de aplicação». Sempre que esses pontos de carregamento ofereçam serviços de autenticação e autorização automáticas, como o *plug-and-charge*, devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade e segurança, tanto a norma EN ISO 15118-2:2016 como a norma EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Os pontos de carregamento privados com corrente alternada (CA) e corrente contínua (CC) destinados a veículos elétricos ligeiros e pesados, instalados ou renovados a partir de 1 de janeiro de 2027, devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, as seguintes normas:

a) EN IEC 61851-1:2019 «Sistema de carga por condução para veículos elétricos — Parte 1: Requisitos gerais» (para carregamento em modo 2);

b) EN ISO 15118-20:2022 «Veículos rodoviários — Interface de comunicação veículo-rede — Parte 20: Requisitos da camada de rede de 2.^a geração e da camada de aplicação» (para carregamento em modo 3 ou modo 4).

▼ B

2.2. Especificações técnicas relativas à comunicação entre o ponto de carregamento e o sistema de gestão dos pontos de carregamento (comunicação da retaguarda).

2.3. Especificações técnicas relativas à comunicação entre o operador do ponto de carregamento, os prestadores de serviços de eletromobilidade e as plataformas de itinerância eletrónica.

2.4. Especificações técnicas relativas à comunicação entre o operador do ponto de carregamento e os operadores do sistema distribuído.

3. Especificações técnicas para o fornecimento de hidrogénio a veículos para o transporte rodoviário

▼ M1

3.1. As especificações técnicas dos conectores para pontos de abastecimento que fornecem hidrogénio gasoso (comprimido) para veículos ligeiros devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, os requisitos de interoperabilidade descritos na norma EN 17127:2024.

▼ B

3.2. As características de qualidade do hidrogénio fornecido pelos pontos de abastecimento de hidrogénio para veículos a motor devem cumprir os requisitos descritos na norma EN 17124:2022. Os métodos para garantir o cumprimento da qualidade do hidrogénio são também descritos na norma.

▼ M1

3.3. O algoritmo de abastecimento de hidrogénio deve cumprir os requisitos da norma EN 17127:2024.

▼B

- 3.4. Uma vez concluído o processo de certificação da norma EN ISO 17268:2020, os dispositivos de conexão para veículos a motor para o abastecimento com hidrogénio gasoso devem cumprir pelo menos essa norma.

▼M1

- 3.5. As especificações técnicas dos conectores para pontos de abastecimento que fornecem hidrogénio gasoso (comprimido) para veículos pesados devem cumprir, para efeitos de interoperabilidade, pelo menos, os requisitos descritos na norma EN 17127:2024.

▼B

- 3.6. Especificações técnicas para conectores para pontos de abastecimento de hidrogénio liquefeito para veículos pesados.
4. Especificações técnicas para o metano para os transportes rodoviários
- 4.1. Os pontos de abastecimento de gás natural comprimido (GNC) para veículos a motor devem respeitar uma pressão de abastecimento (pressão de serviço) de 20,0 MPa (200 bar) a 15° C. Uma pressão máxima de abastecimento de 26,0 MPa com «compensação da temperatura» é permitida nos termos da norma EN ISO 16923:2018.
- 4.2. O perfil do conector deve cumprir o disposto no Regulamento n.º 110 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, relativo às partes I e II da norma EN ISO 14469: 2017.
- 4.3. Os pontos de abastecimento de metano liquefeito para veículos a motor devem respeitar uma pressão de abastecimento inferior à pressão máxima de serviço autorizada do reservatório de combustível, de acordo com a norma EN ISO 16924:2018, "Estações de abastecimento de gás natural – Estações de GNL para autotanques". Além disso, o perfil do conector deve ser conforme com a norma EN ISO 12617:2017, intitulada «Veículos rodoviários – conector de abastecimento de gás natural liquefeito (GNL) – conector 3,1 MPa».
5. Especificações técnicas para o fornecimento de eletricidade aos transportes marítimos e à navegação interior
- 5.1. O fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre aos navios de mar, incluindo a conceção, instalação e ensaio dos sistemas, deve ser conforme, pelo menos, com as especificações técnicas da norma IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 relativa às conexões em terra de alta tensão.
- 5.2. As fichas, tomadas e conectores de navios para as conexões em cais de alta tensão devem ser conformes, pelo menos, com as especificações técnicas da norma IEC 62613-1:2019.
- 5.3. O fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior deve cumprir pelo menos a norma EN 15869-2:2019 ou a norma EN 16840:2017, em função das necessidades de energia.
- 5.4. Especificações técnicas para os pontos de carregamento de baterias em terra para navios marítimos, incluindo a interconectividade e a interoperabilidade do sistema para os navios de mar.
- 5.5. Especificações técnicas para os pontos de carregamento de baterias em terra para embarcações de navegação interior, incluindo a interconectividade e a interoperabilidade do sistema para embarcações de navegação interior.
- 5.6. Especificações técnicas para a interface de comunicação do navio para a rede do porto no sistema automatizado de fornecimento de energia elétrica em terra (OPS) e nos sistemas de carregamento de baterias para navios de mar.

▼B

- 5.7. Especificações técnicas para a interface de comunicação do navio para a rede do porto no sistema automatizado de fornecimento de energia elétrica em terra (OPS) e nos sistemas de carregamento de baterias para embarcações de navegação interior.
- 5.8. Se tecnicamente possível, especificações técnicas para a troca e carregamento de baterias em estações terrestres para embarcações de navegação interior.
6. Especificações técnicas para o abastecimento de hidrogénio para o transporte marítimo e a navegação interior
- 6.1. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de hidrogénio gasoso (comprimido) para navios de mar movidos a hidrogénio.
- 6.2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de hidrogénio gasoso (comprimido) para embarcações de navegação interior movidas a hidrogénio.
- 6.3. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de hidrogénio liquefeito para navios de mar movidos a hidrogénio.
- 6.4. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de hidrogénio liquefeito para embarcações de navegação interior movidos a hidrogénio.
7. Especificações técnicas para o abastecimento de metanol para o transporte marítimo e a navegação interior
- 7.1. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de metanol para navios de mar alimentados a metanol.
- 7.2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de metanol para embarcações de navegação interior alimentadas a metanol.
8. Especificações técnicas para o abastecimento de amoníaco para o transporte marítimo e a navegação interior
- 8.1. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de amoníaco para navios de mar alimentados a amoníaco.
- 8.2. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento e o abastecimento de amoníaco para embarcações de navegação interior alimentadas a amoníaco.
9. Especificações técnicas para os pontos de abastecimento de metano liquefeito para os transportes marítimos e a navegação interior
- 9.1. Os pontos de abastecimento de metano liquefeito para navios de mar não abrangidos pelo Código internacional de construção e equipamento de navios de transporte de gases liquefeitos a granel (Código IGC) devem estar conformes, pelo menos, com a norma EN ISO 20519:2017.
- 9.2. Os pontos de abastecimento de metano liquefeito para embarcações de navegação interior devem estar conformes, pelo menos, com a norma EN ISO 20519:2017 (partes 5.3 a 5.7) apenas para efeitos de interoperabilidade.

▼B

10. Especificações técnicas relativas à rotulagem dos combustíveis
- 10.1. O rótulo «Combustíveis – Identificação da compatibilidade dos veículos – expressão gráfica para informação ao consumidor» deve cumprir a norma EN 16942:2016⁺A1:2021.
- 10.2. A "Identificação da compatibilidade dos veículos e das infraestruturas – expressão gráfica para informação ao consumidor sobre a alimentação elétrica do VE" deve cumprir pelo menos a norma EN 17186:2019.
- 10.3. A metodologia comum para a comparação dos preços unitários dos combustíveis alternativos é estabelecida pelo Regulamento de Execução (UE) 2018/732 da Comissão ⁽¹⁾.
- 10.4. Especificações técnicas para instalações de abastecimento elétrico e de hidrogénio para transporte ferroviário.

⁽¹⁾ Regulamento de Execução (UE) 2018/732 da Comissão, de 17 de maio de 2018, relativo a uma metodologia comum para a comparação dos preços unitários dos combustíveis alternativos em conformidade com a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 123 de 18.5.2018, p. 85).

▼B*ANEXO III***Requisitos em matéria de apresentação de relatórios sobre a implantação de veículos elétricos e da infraestrutura de carregamento publicamente acessível**

1. Os Estados-Membros devem categorizar os seus relatórios sobre a implantação dos pontos de carregamento de veículos elétricos do seguinte modo:

— veículos elétricos a bateria, separadamente para as categorias M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ e $N_{2/3}$,

— veículos híbridos elétricos recarregáveis, separadamente para as categorias M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ e $N_{2/3}$.

2. Os Estados-Membros devem categorizar os seus relatórios sobre a implantação dos pontos de carregamento publicamente acessíveis do seguinte modo:

Categoria	Subcategoria	Potência máxima	Definição de acordo com o artigo 2.º do presente regulamento
Categoria 1 (CA)	Ponto de carregamento lento de CA, monofásico	$P < 7,4 \text{ kW}$	Ponto de carregamento de potência normal
	Ponto de carregamento a velocidade média de CA, trifásico	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Ponto de carregamento rápido de CA, trifásico	$P > 22 \text{ kW}$	Ponto de carregamento de alta potência
Categoria 2 (CC)	Ponto de carregamento lento de CC	$P < 50 \text{ kW}$	
	Ponto de carregamento rápido de CC	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Nível 1 – Ponto de carregamento ultrarrápido de CC	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Nível 2 – Ponto de carregamento ultrarrápido de CC	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Os seguintes dados devem ser fornecidos separadamente para as infraestruturas de carregamento publicamente acessíveis dedicadas aos veículos comerciais ligeiros e aos veículos pesados:

— número de pontos de carregamento, a comunicar para cada uma das categorias referidas no ponto 2,

— número de pontos de carregamento, a comunicar para cada uma das categorias referidas no ponto 2,

— potência total agregada das estações de carregamento.



ANEXO IV

Tabela de correspondência

Diretiva 2014/94/UE	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º	Artigo 2.º
Artigo 3.º	Artigo 14.º
Artigo 4.º	Artigos 3.º, 4.º, 5.º, 9.º e 10.º
Artigo 5.º	Artigo 6.º
—	Artigo 7.º
Artigo 6.º	Artigos 8.º e 11.º
—	Artigo 12.º
—	Artigo 13.º
Artigo 7.º	Artigo 19.º
Artigo 8.º	Artigo 22.º
Artigo 9.º	Artigo 23.º
Artigo 10.º	Artigos 15.º, 16.º e 24.º
—	Artigo 17.º
—	Artigo 18.º
—	Artigo 20.º
—	Artigo 21.º
—	Artigo 25.º
Artigo 11.º	—
Artigo 12.º	Artigo 26.º
Artigo 13.º	—
Anexo I	Anexo I
Anexo II	Anexo II
—	Anexo III