

Bruxelles, 14 agosto 2019
(OR. en)

11659/19

TRANS 421
DELECT 163

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	13 agosto 2019
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2019) 5960 final
Oggetto:	REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE del 13.8.2019 che integra e modifica la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna, l'approvvigionamento di idrogeno per il trasporto su strada e l'approvvigionamento di gas naturale per il trasporto su strada e per vie navigabili e che abroga il regolamento delegato (UE) 2018/674

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2019) 5960 final.

All: C(2019) 5960 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 13.8.2019
C(2019) 5960 final

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 13.8.2019

che integra e modifica la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna, l'approvvigionamento di idrogeno per il trasporto su strada e l'approvvigionamento di gas naturale per il trasporto su strada e per vie navigabili e che abroga il regolamento delegato (UE) 2018/674

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

CONTESTO DELL'ATTO DELEGATO

La direttiva 2014/94/UE conferisce alla Commissione il potere di:

- (a) adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di integrare o aggiornare l'articolo 4 e i punti 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7 e 1.8 dell'allegato II;
- (b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 2;
- (c) integrare l'articolo 6 e aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche indicate, o da indicare, nell'allegato II, punto 3.

Per attuare le disposizioni della direttiva 2014/94/UE e a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1025/2012¹, la Commissione europea ha conferito agli organismi europei di normazione² il mandato di elaborare e adottare adeguate norme europee (norme EN) o di modificare quelle esistenti. Tale mandato consente alle norme europee di stabilire specifiche tecniche per l'interoperabilità con una soluzione unica. Nel mandato si raccomanda di basare tali specifiche, ove possibile, su norme internazionali esistenti.

A seguito dell'adozione delle norme pertinenti da parte degli organismi europei di normazione, devono essere adottati diversi regolamenti delegati della Commissione. Tali regolamenti delegati devono prevedere periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche pertinenti o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.

Il regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione, del 17 novembre 2017, che integra la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e i punti di rifornimento di GNL per il trasporto per via navigabile, e modifica tale direttiva per quanto riguarda i connettori per veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso è stato adottato dalla Commissione il 17 novembre 2017.

Il presente regolamento delegato della Commissione tiene conto degli aggiornamenti del summenzionato regolamento delegato della Commissione, adottati in seguito alle richieste di alcuni Stati membri e ai nuovi sviluppi generati dal Comitato europeo di normalizzazione (CEN) sulle norme in materia di approvvigionamento di gas naturale e idrogeno.

2. CONSULTAZIONI PRECEDENTI L'ADOZIONE DELL'ATTO

Gli esperti degli Stati membri del forum per i trasporti sostenibili sono stati consultati in varie fasi della preparazione del regolamento delegato della Commissione.

L'organizzazione europea di normazione CEN/CENELEC e la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) hanno confermato il loro accordo con il testo proposto.

¹ GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12.

² M/533 Decisione di esecuzione C(2015) 1330 della Commissione, del 12.3.2015.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELL'ATTO DELEGATO

Il presente regolamento delegato della Commissione abroga il regolamento delegato della Commissione (UE) 2018/674 del 17 novembre 2017, integra e modifica la direttiva 2014/94/UE a norma dell'articolo 8 di quest'ultima direttiva.

Il regolamento è lo strumento giuridico più appropriato per il presente atto delegato poiché modifica il regolamento in vigore e, non richiedendo il recepimento nella normativa nazionale, consente un livello maggiore di armonizzazione ed entra in vigore rapidamente.

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 13.8.2019

che integra e modifica la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna, l'approvvigionamento di idrogeno per il trasporto su strada e l'approvvigionamento di gas naturale per il trasporto su strada e per vie navigabili e che abroga il regolamento delegato (UE) 2018/674

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi³, e in particolare l'articolo 4, paragrafo 14, l'articolo 5, paragrafo 3, e l'articolo 6, paragrafo 11,

considerando quanto segue:

- (1) Il lavoro di normazione della Commissione ha lo scopo di garantire che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano definite in norme europee o internazionali, individuando le specifiche tecniche richieste e tenendo conto delle norme europee esistenti e delle attività di normazione internazionali connesse.
- (2) A norma dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴, la Commissione europea ha chiesto⁵ al Comitato europeo di normazione (CEN) e al Comitato europeo di normazione elettrotecnica (CENELEC) di elaborare e adottare norme europee appropriate (norme EN) o di modificare quelle esistenti per la fornitura di elettricità per il trasporto stradale, marittimo e per vie navigabili interne; la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale; la fornitura di gas naturale, compreso il biometano, per il trasporto stradale, marittimo e per vie navigabili interne.
- (3) Le norme elaborate da CEN e CENELEC sono state accettate dall'industria europea al fine di garantire la mobilità in tutta l'Unione di veicoli e imbarcazioni alimentati con combustibili diversi. Il CEN e il CENELEC hanno raccomandato alla Commissione di

³ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

⁴ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2012 sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

⁵ M/533 Decisione di esecuzione della Commissione C(2015) 1330 final, del 12 marzo 2015, relativa ad una richiesta di normazione rivolta agli organismi di normazione europei, in conformità al regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, per l'elaborazione di norme europee relative all'infrastruttura per i combustibili alternativi.

includere tali norme nel quadro giuridico dell'Unione. Le specifiche tecniche di cui all'allegato II della direttiva 2014/94/UE dovrebbero essere integrate o modificate di conseguenza.

- (4) Le disposizioni relative alla "interoperabilità" nel contesto del presente regolamento delegato si riferiscono strettamente alla capacità delle stazioni di ricarica e rifornimento di fornire energia compatibile con tutte le tecnologie del veicolo al fine di consentire l'uso senza soluzione di continuità a livello dell'UE dei veicoli alimentati con combustibili alternativi.
- (5) Il CEN e il CENELEC hanno trasmesso alla Commissione una raccomandazione relativa alle norme da applicare ai punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L. Le norme EN 62196-2 "Spine, prese fisse, connettori mobili e fissi per veicoli. Carica conduttiva dei veicoli elettrici. Compatibilità dimensionale e requisiti di intercambiabilità di attacchi a spina e alveoli per corrente alternata" e IEC 60884-1 "Spine e prese per usi domestici e simili — Parte 1: Prescrizioni generali" dovrebbero applicarsi a tali punti di ricarica. L'allegato II, punto 1.5, della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto integrato di conseguenza.
- (6) Il CEN e il CENELEC hanno trasmesso alla Commissione una raccomandazione relativa alle norme da applicare alla fornitura di elettricità lungo le coste per le navi della navigazione interna. Le norme EN 15869-2 "Unità per navigazione interna — Collegamento elettrico a terra, corrente trifase 400 V, fino a 63 A, 50 Hz — Parte 2: Unità di terra, requisiti di sicurezza (attualmente oggetto di modifica per aumentare l'ampereaggio da 63 a 125)" e EN 16840 "Unità per navigazione interna — Collegamento elettrico a terra, corrente trifase 400 V, 50 Hz ad almeno 250 A" dovrebbero applicarsi a tale fornitura di energia elettrica. L'allegato II, punto 1.8, della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto integrato di conseguenza.
- (7) Il CEN e il CENELEC hanno trasmesso alla Commissione una raccomandazione relativa alle norme da applicare alle stazioni di rifornimento di gas naturale compresso (GNC). La norma europea EN ISO 16923 "Stazioni di rifornimento per gas naturale — stazioni a GNC per il rifornimento dei veicoli" riguarda la progettazione, la costruzione, l'esercizio, l'ispezione e la manutenzione delle stazioni per il rifornimento dei veicoli con GNC, incluse le attrezzature e i dispositivi di sicurezza e controllo. Tale norma europea si applica anche a quelle parti di stazioni di rifornimento in cui il gas naturale è in fase gassosa, che forniscono GLC da gas naturale liquefatto (L-GNC) secondo la norma EN ISO 16924. Si applica inoltre alle forniture di biometano, metano da carbone migliorato (CBM) e gas provenienti dalla vaporizzazione del GNL (on-site o off-site). Gli elementi della norma EN ISO 16923 che garantiscono l'interoperabilità tra le stazioni di rifornimento di GNC e i veicoli dovrebbero applicarsi ai punti di rifornimento di GNC. L'allegato II, punto 3.4, della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto integrato di conseguenza.
- (8) Il CEN e il CENELEC hanno trasmesso alla Commissione una raccomandazione relativa alle norme da applicare alle stazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL). La norma europea EN ISO 16924 "Stazioni di rifornimento per gas naturale — stazioni a GNL per il rifornimento dei veicoli" riguarda la progettazione, la costruzione, l'esercizio, l'ispezione e la manutenzione delle stazioni per il rifornimento dei veicoli con gas naturale liquefatto (GNL), incluse le attrezzature e i dispositivi di sicurezza e controllo. Tale norma europea specifica anche la progettazione, la costruzione, l'esercizio, la manutenzione e l'ispezione delle stazioni di rifornimento che utilizzano GNL come fonte in loco per il rifornimento dei veicoli con GNC

(stazioni di rifornimento di L-GNC), compresi i dispositivi di sicurezza e di controllo delle stazioni e le attrezzature specifiche delle stazioni di rifornimento di L-GNC. La norma europea si applica alle stazioni di rifornimento che possiedono le seguenti caratteristiche: accesso privato; accesso pubblico (self-service o con assistenza); erogazione con e senza contatore; stazioni di rifornimento con stoccaggio fisso di GNL; stazioni di rifornimento con GNL mobile. Nella sua versione attuale, la norma europea EN ISO 12617 "Veicoli stradali – Connettore di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) – Connettore a 3,1 MPa" definisce le pistole e i bocchettone per il rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) costruiti completamente di parti nuove e mai utilizzate e i materiali per i veicoli stradali alimentati con GNL. Un connettore di rifornimento GNL consiste di, se applicabile, un bocchettone e del suo tappo protettivo (installato sul veicolo) e della pistola. Questa norma è applicabile solo a quei dispositivi progettati per una massima pressione di lavoro di 3,4 MPa (34 bar) e a quelli che utilizzano il GNL come combustibile e che hanno i componenti di accoppiamento normalizzati. Gli elementi della norma EN ISO 16924 che garantiscono l'interoperabilità delle stazioni di rifornimento di GNL e gli elementi della norma EN ISO 12617 che definiscono le specifiche per i connettori dovrebbero applicarsi ai punti di rifornimento di GNL. L'allegato II, punto 3.2, della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto integrato di conseguenza.

- (9) Il CEN e il CENELEC hanno trasmesso alla Commissione una raccomandazione relativa alle norme da applicare ai punti di rifornimento per le navi adibite alla navigazione interna o alla navigazione marittima. La norma europea EN ISO 20519 "Navi e tecnologia marina — Specifica per il rifornimento di navi alimentate a gas naturale liquefatto" distingue tra punti di rifornimento per le navi adibite alla navigazione marittima e per le navi adibite alla navigazione interna. Per le navi adibite alla navigazione marittima che non sono contemplate dal Codice internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti (codice IGC), i punti di rifornimento di GNL dovrebbero essere conformi alla norma EN ISO 20519. Tuttavia, per le navi adibite alla navigazione interna, i punti di rifornimento per il GNL dovrebbero essere conformi alla norma EN ISO 20519 (parti da 5.3 a 5.7) solo a fini di interoperabilità. La norma europea EN ISO 20519 dovrebbe applicarsi ai punti di rifornimento per le navi adibite alla navigazione marittima e la stessa norma europea (parti da 5.3 a 5.7) dovrebbe applicarsi ai punti di rifornimento per le navi adibite alla navigazione interna. L'allegato II, punto 3.1, della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto integrato di conseguenza.
- (10) Il CEN e il CENELEC hanno trasmesso alla Commissione una raccomandazione relativa alla norma da applicare ai punti di rifornimento di idrogeno che erogano idrogeno allo stato gassoso e ai protocolli di riempimento. La norma europea EN 17127 "Punti di rifornimento di idrogeno all'aperto che erogano idrogeno gassoso e che incorporano i protocolli di riempimento", nella sua versione attuale, riguarda l'interoperabilità di progettazione, costruzione, esercizio, ispezione e manutenzione delle stazioni per il rifornimento dei veicoli con idrogeno gassoso. I requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127 dovrebbero applicarsi ai punti di rifornimento per l'idrogeno, così come la stessa norma europea dovrebbe applicarsi ai pertinenti protocolli di riempimento. L'allegato II, punti 2.1 e 2.3 della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto modificato di conseguenza.
- (11) Il CEN e il CENELEC hanno trasmesso alla Commissione una raccomandazione relativa alla norma da applicare per definire le caratteristiche qualitative dell'idrogeno erogato dai punti di rifornimento dei veicoli stradali con idrogeno. La norma europea

EN 17124 "Combustibile a idrogeno - Specifiche di prodotto e assicurazione di qualità - Applicazioni di celle a combustibile con membrana a scambio protonico (PEM) per veicoli stradali", nella sua versione attuale, specifica le caratteristiche di qualità del combustibile a idrogeno e la corrispondente assicurazione di qualità al fine di garantire l'uniformità del prodotto a idrogeno come dispensato per l'utilizzo in sistemi per veicoli stradali di celle a combustibile con membrana a scambio protonico (PEM). La norma europea EN 17124 che definisce le caratteristiche di qualità dell'idrogeno erogato dai punti di rifornimento per l'idrogeno dovrebbe essere applicata. L'allegato II, punto 2.2 della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto modificato di conseguenza.

- (12) Il CEN e il CENELEC hanno informato la Commissione che è stata raccomandata l'applicazione della norma europea EN ISO 17268 "Dispositivi di collegamento per il rifornimento dei veicoli terrestri a idrogeno gassoso" ai connettori dei veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso. È quindi importante concludere il processo di certificazione dei connettori per il rifornimento dei veicoli a motore con idrogeno gassoso secondo la norma EN ISO 17268. Quando il processo sarà giunto a termine, i connettori dei veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso dovrebbero essere conformi alla norma EN ISO 17268. L'allegato II, punto 2.4 della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto modificato di conseguenza.
- (13) Il CEN e il CENELEC hanno informato la Commissione che la norma europea EN ISO 14469 "Veicoli stradali — Connettore di rifornimento di gas naturale compresso (GNC)" dovrebbe applicarsi ai connettori/bocchettoni per GNC. L'allegato II, punto 3.3 della direttiva 2014/94/UE dovrebbe essere pertanto modificato di conseguenza.
- (14) Il "gruppo di esperti del forum per il trasporto sostenibile" e la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) sono stati consultati e hanno fornito il loro parere sulle norme europee oggetto del presente regolamento delegato della Commissione.
- (15) È opportuno che la Commissione integri e modifichi la direttiva 2014/94/UE conformemente ai riferimenti alle norme europee elaborate dal CEN e dal CENELEC.
- (16) Qualora le nuove specifiche tecniche indicate nell'allegato II della direttiva 2014/94/UE debbano essere stabilite, aggiornate o integrate mediante regolamenti delegati della Commissione, è opportuno applicare un periodo di transizione di 24 mesi.
- (17) Il presente regolamento dovrebbe includere gli aggiornamenti effettuati in seguito alle richieste di alcuni Stati membri relative ai punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, alla fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e ai punti di rifornimento di GNL per il trasporto per via navigabile, nonché ai nuovi sviluppi generati dal CEN e dal CENELEC sulle norme in materia di approvvigionamento di gas naturale e idrogeno. Il regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione dovrebbe pertanto essere abrogato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L

Per i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L di cui all'allegato II, punto 1.5, della direttiva 2014/94/UE, si applicano le seguenti specifiche tecniche:

- 1. I punti di ricarica a corrente alternata (AC) accessibili al pubblico riservati ai veicoli elettrici della categoria L fino a 3,7 kVA sono dotati, ai fini dell'interoperabilità, di almeno uno dei seguenti elementi:
- a) prese fisse o connettori per veicoli di tipo 3A come descritti nella norma EN 62196-2 (per la ricarica in modalità 3);
- b) prese fisse conformi alla norma IEC 60884 (per la ricarica in modalità 1 o 2).
- 2. I punti di ricarica a corrente alternata (AC) accessibili al pubblico riservati ai veicoli elettrici della categoria L superiori a 3,7 kVA sono dotati, ai fini dell'interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli di tipo 2 come descritti nella norma EN 62196-2.

Articolo 2

Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna.

Per la fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna, di cui all'allegato II, punto 1.8, della direttiva 2014/94/UE, si applica la seguente specifica tecnica:

la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna è conforme alla norma EN 15869-2 o alla norma EN 16840, a seconda del fabbisogno energetico.

Articolo 3

Punti di rifornimento di veicoli a motore con gas naturale compresso (GNC)

Per i punti di rifornimento di gas naturale compresso (GNC) di cui all'allegato II, punto 3.4, della direttiva 2014/94/UE, si applicano le seguenti specifiche tecniche:

la pressione di alimentazione (pressione di servizio) deve essere di 20,0 MPa (200 bar) a 15°C; è ammessa una pressione massima di alimentazione di 26,0 MPa con "compensazione per la temperatura" di cui alla norma EN ISO 16923 "Stazioni di rifornimento per gas naturale — Stazioni a GNC per il rifornimento dei veicoli".

Articolo 4

Punti di rifornimento di veicoli a motore con gas naturale liquefatto (GNL)

Per i punti di rifornimento di veicoli a motore con gas naturale liquefatto (GNL) di cui all'allegato II, punto 3.2, della direttiva 2014/94/UE, si applicano le seguenti specifiche tecniche:

la pressione di alimentazione deve essere inferiore alla pressione di esercizio massima autorizzata del serbatoio del veicolo, come indicato nella norma EN ISO 16924, "Stazioni di rifornimento per gas naturale — Stazioni a GNL per il rifornimento dei veicoli".

Al profilo del connettore si applica la norma EN ISO 12617 "Veicoli stradali — Connettore di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) — Connettore a 3,1 MPa".

Articolo 5

Punti di rifornimento per navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima

Per i punti di rifornimento per navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima di cui all'allegato II, punto 3.1, della direttiva 2014/94/UE, si applicano le seguenti specifiche tecniche:

per le navi adibite alla navigazione marittima che non sono contemplate dal Codice internazionale per la costruzione e le dotazioni delle navi adibite al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti (codice IGC), i punti di rifornimento di GNL devono essere conformi alla norma EN ISO 20519.

Tuttavia, per le navi adibite alla navigazione interna, i punti di rifornimento per il GNL devono essere conformi alla norma EN ISO 20519 (parti da 5.3 a 5.7) solo a fini di interoperabilità.

Articolo 6

L'allegato II della direttiva 2014/94/CE è così modificato:

il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

"2. 1. I punti di rifornimento di idrogeno all'aperto che erogano idrogeno gassoso utilizzato come carburante nei veicoli a motore devono essere conformi ai requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127 "Punti di rifornimento di idrogeno all'aperto che erogano idrogeno gassoso e che incorporano i protocolli di riempimento".";

il punto 2.2 è sostituito dal seguente:

"2.2. Le caratteristiche di qualità dell'idrogeno erogato dai punti di rifornimento per l'idrogeno per i veicoli a motore devono essere conformi ai requisiti descritti nella norma EN 17124, "Combustibile a idrogeno - Specifiche di prodotto e assicurazione di qualità - Applicazioni di celle a combustibile con membrana a scambio protonico (PEM) per veicoli stradali", che descrive anche i metodi per garantire la qualità dell'idrogeno.";

il punto 2.3 è sostituito dal seguente:

"2.3. L'algoritmo di rifornimento deve essere conforme ai requisiti della norma EN 17127 "Punti di rifornimento di idrogeno all'aperto che erogano idrogeno gassoso e che incorporano i protocolli di riempimento".";

il punto 2.4 è sostituito dal seguente:

"2.4. Una volta conclusi i processi di certificazione dei connettori di cui alla norma EN ISO 17268, i connettori dei veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso devono essere conformi alla norma EN ISO 17268 "Dispositivi di collegamento per il rifornimento dei veicoli terrestri a idrogeno gassoso".";

il punto 3.3 è sostituito dal seguente:

"3.3. Il profilo del connettore deve essere conforme ai requisiti della norma EN ISO 14469 "Veicoli stradali — Connettore di rifornimento di gas naturale compresso (GNC)".".

Articolo 7

Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/674 della Commissione è abrogato.

Articolo 8

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Esso si applica a decorrere dal [OP: Inserire la data corrispondente a 24 mesi dopo la data di entrata in vigore].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 13.8.2019

A nome del presidente
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER