COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.3.2021
COM(2021) 103 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

cu privire la aplicarea Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

{SWD(2021) 49 final}

1. Introducere

Uniunea Europeană s-a angajat să atingă cele mai înalte niveluri de protecție a climei și a mediului. Ca urmare, intensificarea producerii, a implementării și a utilizării combustibililor alternativi durabili este o prioritate esențială a politicilor europene în domeniul transporturilor, al energiei și al climei. Construirea unei rețele dense, la scară largă, fiabile și ușor de utilizat de infrastructură pentru combustibili alternativi în toate modurile de transport este un element-cheie pentru a atinge obiectivul neutralității climatice până în 2050 și pentru a contribui la obiectivul ambițios de reducere a poluării la zero, astfel cum este prevăzut în Pactul verde european[1]. Această rețea va fi un factor favorizant important pentru asimilarea pe piață a vehiculelor, a navelor și a aeronavelor cu emisii zero și cu emisii scăzute[2]. În ceea ce privește transportul rutier, Pactul verde european stabilește obiectivul de a avea în funcțiune, până în 2025, cel puțin 1 milion de stații de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, care să constituie o rampă de lansare pentru instalarea pe scară mult mai largă a acestei infrastructuri până în 2030, astfel cum se prevede în Strategia pentru mobilitate durabilă și inteligentă[3]. Strategia stabilește obiective intermediare importante și ambițioase pentru intensificarea producerii, a introducerii și a utilizării combustibililor alternativi durabili în toate modurile de transport până în 2030 și 2050, inclusiv, dacă este necesar, pentru implementarea infrastructurii necesare.

Raportul de față prezintă rezultatele evaluării acțiunilor întreprinse de statele membre în ceea ce privește punerea în aplicare a Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFID) și dezvoltarea piețelor pentru combustibilii alternativi și a infrastructurii pentru combustibili alternativi în Uniune. Acest lucru este în concordanță cu dispozițiile articolului 10 alineatul (3) din directiva respectivă, care prevede obligația Comisiei de a transmite un raport privind aplicarea directivei, din trei în trei ani începând cu 18 noiembrie 2020.

Raportarea utilizează o bază cuprinzătoare de informații. Comisia a efectuat o evaluare aprofundată a rapoartelor naționale privind punerea în aplicare primite de la statele membre în temeiul directivei menționate[4], pe baza interacțiunilor cu statele membre care au avut loc în vederea conceperii evaluării respective. De asemenea, Comisia a efectuat un studiu extern de sprijin în contextul evaluării în curs a directivei respective[5]. În plus, Comisia și-a actualizat raportul referitor la stadiul actual al tehnologiei în ceea ce privește sistemele de transport bazate pe combustibili alternativi în UE[6]. Aceste evaluări sunt publicate împreună cu prezentul raport.

Aceste evaluări arată că punerea în aplicare completă a obiectivelor și a măsurilor planificate de către statele membre ar conduce până în 2030 la un nivel de instalare a infrastructurii care, potrivit cifrelor agregate, ar putea sprijini un parc de vehicule alimentate cu combustibili alternativi corespunzător previziunilor pentru o traiectorie care să asigure o reducere globală

[1] COM(2019) 640 final.

[2] În continuarea prezentei comunicări, în cazul în care nu se specifică altfel, termenul „vehicule" se referă, în funcție de relevanța în contextul respectiv, la toate tipurile de vehicule, inclusiv, printre altele, la autoturisme, camioane, autobuze, autocare, trenuri, aeronave, nave, feriboturi etc.

[3] COM(2020) 789 final.

[4] SWD NIR.

[5] Studiul de sprijin al evaluării.

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1.

cu 40 %[7] a emisiilor de gaze cu efect de seră în UE. Cu toate acestea, nivelul actual al implementării nu conduce la o acoperire cuprinzătoare și completă a rețelei cu infrastructură ușor de utilizat în întreaga Uniune, deoarece continuă să existe diferențe mari între planurile statelor membre, iar alte moduri de transport decât cel rutier sunt fie excluse, fie subreprezentate. În plus, Planul pentru atingerea obiectivului pentru 2030 privind clima[8] prevede un obiectiv și mai ambițios prin creșterea obiectivului UE pentru 2030 de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la 55 %, ceea ce necesită o creștere considerabil mai mare a numărului de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute și un nivel corespunzător de instalare a infrastructurii.

Prezentul raport evidențiază beneficiile intensificării acțiunilor în ceea ce privește punerea în aplicare în continuare a cadrelor naționale de politică ale statelor membre și dezvoltarea în continuare a cadrului de politică la nivel european. Această constatare corespunde concluziilor anterioare formulate de Comisie în comunicarea intitulată „Plan de acțiune: spre o utilizare cât mai largă a infrastructurii pentru combustibili alternativi în UE”[9] și concluziilor formulate de Parlamentul European în raportul său referitor la instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi[10]. Publicarea evaluărilor aprofundate ale rapoartelor naționale individuale privind punerea în aplicare oferă o bază pentru discuții suplimentare cu privire la modul în care statele membre pot sprijini crearea rapidă a unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi. În acest context, sunt evidente sinergiile dintre planurile naționale de redresare și reziliență din cadrul instrumentului de redresare „Next Generation EU” și oportunitățile legate de o agendă de investiții pentru mobilitatea durabilă.

2. Situația actuală: progresul tehnologic și dezvoltarea piețelor

De la adoptarea directivei în 2014, piețele pentru diverșii combustibili alternativi s-au dezvoltat în mod diferit în ceea ce privește asimilarea vehiculelor și instalarea infrastructurii în cadrul modurilor de transport și între acestea.

Tabelul 1: Numărul de autoturisme alimentate cu combustibili alternativi înmatriculate în perioada 2014-2020 în UE

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Creștere 2014-2020
Electric cu baterie	75 067	119 222	164 681	244 231	376 534	616 644	904 262	1 105 %
Hibrid reîncărcabil	56 758	126 032	191 561	254 249	349 181	474 724	755 282	1 231 %
Hidrogen	53	192	362	531	714	1 187	1 492	2 715 %
Gaze naturale comprimate	999 044	1 058 992	1 089 701	1 113 714	1 161 118	1 193 806	1 207 069	21 %
Gaz petrolier lichefiat	6 906 769	7 089 523	7 232 050	7 264 118	7 628 053	7 714 409	7 707 823	12 %
Total	8 037 691	8 393 961	8 678 355	8 876 843	9 515 600	10 000 770	10 575 928	32 %

[7] Definită în cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030.
[8] COM(2020) 562.
[9] COM(2017) 0652 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN.
[10] (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_RO.html

autoturisme alimentate cu combustibili alternativi								
Autoturisme alimentate cu combustibili alternativi în %	2,99 %	3,12 %	3,23 %	3,30 %	3,59 %	3,72 %	3,93 %	

Sursă: Observatorul european al combustibililor alternativi, ianuarie 2021 (www.eafo.eu)

Comparativ cu situația pieței la momentul adoptării directivei, piața **vehiculelor electrice** s-a maturizat puternic, în special în cazul vehiculelor electrice ușoare și al autobuzelor (atât electrice cu baterie, cât și hibride reîncărcabile). În mod special, automobilele electrice au înregistrat o creștere rapidă din punctul de vedere al numărului total de înmatriculări de vehicule și al numărului de modele disponibile în perioada 2010-2020. În trimestrul al treilea al anului 2020, ponderea a crescut la 9,9 % din totalul vânzărilor de autoturisme, comparativ cu 3 % în anul precedent[11]. Deși ponderea parcului auto este încă scăzută, se preconizează o accelerare suplimentară a asimilării acestor vehicule pe piață, determinată și de necesitatea de a respecta cerințele legale impuse de standardele de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele ușoare[12], de Directiva privind vehiculele nepoluante[13] și de presiunea de a respecta legislația privind calitatea aerului. Disponibilitatea modelelor de autoturisme și camionete, dar și de autobuze, s-a îmbunătățit considerabil în ultimii ani. Ca urmare a evoluțiilor tehnice și a creșterii capacității bateriilor, autonomia vehiculelor electrice depășește cu mult distanța medie zilnică parcursă în UE și permite deplasarea pe distanțe mari, ceea ce contribuie la un nivel mai mare acceptare din partea utilizatorilor. În cazul camioanelor, maturitatea pieților s-a dezvoltat într-un ritm mult mai lent din 2014 până în prezent. Parcul de vehicule (inclusiv cele modernizate) se află încă la un nivel foarte scăzut. În prezent, camioanele încep să intre pe piața camioanelor de distribuție, iar producătorii au anunțat modele noi (inclusiv cu o autonomie mai mare) care urmează să intre pe piață în următorii ani. În acest segment se preconizează o asimilare suplimentară pe piață până în 2025, având în vedere și necesitatea de a respecta cerințele legale impuse de standardele de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele[14]. Autobuzele electrice, în special autobuzele de transport public din zonele urbane, au cunoscut o asimilare semnificativă, iar numărul autobuzelor înmatriculate a crescut de peste două ori în 2019. În plus, multe orașe au stabilit obiective foarte ambițioase pentru electrificarea parcurilor lor de autobuze, ceea ce indică o posibilă accelerare a acestei tendințe.

Comparativ cu situația pieței la momentul adoptării directivei, piața **vehiculelor cu pilă de combustie cu hidrogen** s-a dezvoltat cu o rată de creștere semnificativă, deși de la un punct de plecare foarte scăzut. Deși autoturismele, camionetele și autobuzele cu pilă de combustie sunt mature din punct de vedere tehnologic, ratele de înmatriculare ale acestora rămân foarte scăzute. Disponibilitatea modelelor de vehicule ușoare cu pilă de combustie a înregistrat doar progrese marginale: de exemplu, în 2020, în UE existau patru modele de autoturisme cu pile de combustie, dar nu în toate statele membre. Producătorii europeni de echipamente originale nu au anunțat investiții semnificative în autoturisme și camionete cu pile de combustie cu

[11] www.acea.be.
[12] 2019/631/UE https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631
[13] 2019/1161/UE https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj
[14] 2019/1242/UE https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj

hidrogen. Situația este puțin mai bună în cazul autobuzelor: diferiți producători europeni și-au început producția și mai multe orașe și regiuni au început să introducă parcuri de autobuze cu pilă de combustie cu hidrogen. Deși piața nu a înregistrat un impuls semnificativ în privința camioanelor, situația se schimbă în prezent. Noile standarde privind emisiile de CO_2 fiind acum în vigoare, diferiți producători de echipamente originale încep să investească puternic în soluții pentru camioane cu pilă de combustie cu hidrogen, în vederea producției de serie a acestora pentru transportul rutier pe distanțe lungi după 2025. Prin Alianța europeană pentru hidrogen curat[15], UE creează un impuls puternic pentru o mai bună coordonare a acțiunilor actorilor de pe piață printr-o abordare bazată pe lanțul valoric complet, care ar trebui să intensifice și dezvoltarea pieței camioanelor cu pilă de combustie și, în plus, a pieței autocarelor.

Comparativ cu situația pieței la momentul adoptării directivei, evoluția generală a pieței vehiculelor alimentate cu **gaz natural** diferă în funcție de segment. Tehnologia pentru vehiculele și componentele pe bază de gaz natural este complet maturizată atât pentru gazul natural comprimat (GNC), cât și pentru gazul natural lichefiat (GNL), atât de origine fosilă, cât și biologică. În 2020, parcul de autoturisme cuprindea aproximativ 1,2 milioane de autoturisme. Pe piața UE se vând modele de astfel de vehicule în toate segmentele. Totuși, numărul mărcilor care oferă vehicule alimentate cu GNC s-a contractat în ultimii ani[16]. Camioanele alimentate cu gaz natural au înregistrat o creștere mai constantă, în special în segmentul GNL.

Deja înainte de adoptarea directivei, pe piață exista un parc de aproximativ 7 milioane de vehicule alimentate cu **GPL**. De la adoptarea directivei și până în prezent, gradul de asimilare a vehiculelor a crescut lent. Trei sferturi dintre aceste vehicule au fost înmatriculate în doar două state membre; prin urmare, în UE persistă o concentrare geografică puternică a acestor vehicule. În mai multe orașe există parcuri de autobuze alimentate cu GPL. Totuși, numărul de achiziții noi sau înlocuiri cu autobuze alimentate cu GPL este în scădere.

În plus, **combustibilii lichizi din surse regenerabile și combustibilii sintetici** – inclusiv e-combustibilii – pot fi produși astfel încât să respecte standardele actuale în materie de carburanți pentru motorină și benzină; prin urmare, aceștia pot fi distribuiți prin infrastructura existentă și pot fi utilizați la vehicule standard. Infrastructura dedicată biocombustibililor (e85) care urmează să fie utilizați la vehiculele cu dublă alimentare există doar în câteva state membre, iar înmatricularea acestor vehicule se menține stabilă la un nivel foarte scăzut. Un aspect esențial este cel referitor la potențialul pentru capacitatea de producție viitoare al biocombustibililor alternativi durabili. Având în vedere disponibilitatea materiilor prime, eficiența globală a procesului de producție și costurile globale – atât pentru biocombustibili, cât și pentru combustibilii sintetici -, utilizarea biocombustibililor trebuie să deservească în special modurile de transport care sunt mai dificil de decarbonizat (aviație, naval).

În ceea ce privește **transportul naval**, disponibilitatea datelor privind utilizarea biocombustibililor, **navele alimentate cu combustibili alternativi și alimentarea cu energie electrică din rețeaua terestră (*onshore power supply* – OPS)** a navelor aflate la dană este redusă. Numărul total de nave alimentate cu GNL date în folosință la nivel mondial

[15] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en.

[16] Scăderea cererii de vehicule noi alimentate cu gaz natural este confirmată de volumul de gaze naturale utilizat în transportul rutier: acest a crescut de peste două ori între 2008 și 2015, dar după această perioadă a rămas, în linii mari, stabil.

a fost de aproximativ 300 în 2019. Doar jumătate dintre acestea erau în activitate. Restul navelor rămân la comandă. Numărul navelor electrice (inclusiv hibride) aflate în funcțiune la nivel mondial este la fel de scăzut, dar a crescut în ultima perioadă: în 2019, 160 de nave erau în funcțiune, iar alte 104 în construcție[17]. La sfârșitul anului 2019, aproximativ 50 de porturi interioare și maritime din UE aveau cel puțin un punct de racordare OPS[18].

În ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi în **transportul feroviar**, aproximativ 60 % din rețeaua care deservește 80 % din volumul total al traficului este electrificată[19]. Primele comenzi de trenuri cu pilă de combustie cu hidrogen au apărut recent pe piață. În ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi în **aviație**, în prezent biocombustibilii și e-combustibilii pot fi deja amestecați cu kerosenul. Cu toate acestea, utilizarea biocombustibililor lichizi este încă marginală, reprezentând doar 0,05 % din consumul de energie al transportului aerian. Producătorii de aeronave au început, de asemenea, să investească în dezvoltarea de aeronave electrice, hibride și pe bază de hidrogen.

3. Punerea în aplicare a directivei

Transpunerea

Statele membre aveau obligația de a transpune directiva până la 18 noiembrie 2016. În multe state membre s-au înregistrat întârzieri în ceea ce privește transpunerea. În 2017 și 2018, Comisia a deschis 24 de acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor pentru netranspunere. În cursul anului 2018, Comisia a închis majoritatea acțiunilor, iar pe cele rămase, în 2019 și 2020. La sfârșitul anului 2020, nu există proceduri deschise de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva statelor membre pentru netranspunerea directivei.

Situația cadrelor naționale de politică

Directiva prevede că fiecare stat membru trebuie să adopte un cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței combustibililor alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante pentru acesta. În special, cadrele naționale de politică trebuiau să cuprindă ținte și obiective naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, ținând seama de cererea la nivel național, regional și la nivelul întregii Uniuni. În plus, statele membre aveau obligația de a prevedea măsurile necesare pentru atingerea țintelor naționale și a obiectivelor stabilite în cadrele naționale de politică. Statele membre erau obligate să aducă la cunoștința Comisiei cadrele lor naționale de politică până la 18 noiembrie 2016.

În evaluarea cadrelor naționale de politică efectuată în 2017 și în actualizarea acesteia din 2019[20], Comisia a concluzionat că respectivele cadre nu erau pe deplin coerente, din perspectiva UE, în privința priorităților pe care le stabileau. Nivelul de ambiție în ceea ce privește asimilarea combustibililor alternativi și a infrastructurii acestora a variat în mod semnificativ de la un stat membru la altul. De asemenea, Comisia a concluzionat că nu toate

[17] https://safety4sea.com/352-confirmed-ships-are-using-battery-installations/.
[18] https://eafo.eu/shipping-transport/port-infrastructure/ops/data.
[19] Electrificarea sistemului de transport: https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/electrification-transport-system-expert-group-report.
[20] SWD(2019) 29 final: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190029.pdf.

cadrele naționale de politică stabileau ținte și obiective clare și suficiente, susținute de măsuri cuprinzătoare.

Planul de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi

Pentru a sprijini punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică și în conformitate cu articolul 10 alineatul (6) din directivă, Comisia a adoptat, la 8 noiembrie 2017, Planul de acțiune al UE privind infrastructura pentru combustibili alternativi[21]. Acesta susține crearea infrastructurii esențiale pentru combustibili alternativi, cu o acoperire completă a rețelei TEN-T până în 2025, și creșterea investițiilor în infrastructură. Planul anunța un sprijin suplimentar de 800 de milioane EUR din partea Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE)[22] și a programului NER 300[23] pentru stimularea investițiilor. Planul de acțiune a remarcat, de asemenea, necesitatea unui nivel mai ridicat al ambiției în materie de politici în planurile statelor membre, în special în ceea ce privește instalarea infrastructurii în zonele urbane și transfrontaliere și măsurile de îmbunătățire a utilizării serviciilor.

Transmiterea rapoartelor naționale privind punerea în aplicare

Directiva prevede ca statele membre să prezinte Comisiei, până la 18 noiembrie 2019, un raport național privind punerea în aplicare referitor la punerea în practică a cadrului național de politică în perioada cuprinsă între prezentarea cadrului și cel puțin 31 decembrie 2018. Aceste rapoarte trebuie să cuprindă informațiile enumerate în anexa I la directivă, inclusiv, după caz, argumentația relevantă privind nivelul de realizare a țintelor și obiectivelor naționale menționate la articolul 3 alineatul (1). Până la 1 mai 2020, Comisia primise 25 de rapoarte naționale privind punerea în aplicare. Până la 1 octombrie 2020, Comisia primise rapoartele de la toate statele membre, cu excepția unuia. Concluziile evaluării efectuate de Comisie sunt prezentate în raportul de față și în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește prezentul raport.

Aspecte ale directivei care au necesitat o acțiune directă din partea Comisiei

Etichetarea combustibililor

Directiva impune statelor membre să asigure punerea la dispoziția consumatorilor a unor informații relevante, consecvente și clare cu privire la compatibilitatea vehiculelor lor cu combustibilii introduși pe piață. Furnizarea informațiilor trebuie să se bazeze pe dispozițiile privind etichetarea referitoare la conformitatea combustibililor în temeiul standardelor organizațiilor europene de standardizare care stabilesc specificațiile tehnice ale combustibililor. În acest sens, Comisia Europeană a solicitat Comitetului European de Standardizare (CEN) și Comitetului European de Standardizare în Electrotehnică (CENELEC) să adopte standardele corespunzătoare în această privință. Ulterior, CEN și CENELEC au adoptat standardul EN 16942 „Carburanți. Identificarea compatibilității

[21] COM(2017) 0652 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN.
[22] https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport.
[23] https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund/ner300_en.

vehiculelor. Reprezentare grafică pentru informarea consumatorului", care a intrat în vigoare la 12 octombrie 2018, și standardul EN 17186 „Identificarea compatibilității vehiculelor și infrastructurilor. Expresia grafică a informațiilor destinate consumatorilor privind alimentarea cu energie electrică a vehiculelor electrice", care va intra în vigoare la 20 martie 2021. Există puține date coerente privind aplicarea acestor standarde pe piețele statelor membre. Comisia este în curs de verificare a situației împreună cu statele membre. Informațiile actualizate indică faptul că etichetele combustibililor sunt aplicate destul de frecvent în stațiile de alimentare din statele membre.

Compararea prețurilor combustibililor

Directiva stabilește că, la afișarea prețurilor combustibililor într-o stație de alimentare cu combustibil, ar trebui prezentată, în scop informativ, o comparație între prețurile unitare relevante, în special pentru gaze naturale și hidrogen. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/732 al Comisiei din 17 mai 2018 legiferează o metodologie comună pentru compararea prețurilor unitare ale combustibililor alternativi. Ca răspuns la criza provocată de pandemia de COVID-19, statele membre au fost de acord cu propunerea Comisiei de a amâna aplicarea regulamentului până la 7 decembrie 2020[24]. În conformitate cu metodologia adoptată, prețurile combustibililor sunt exprimate ca sume în moneda aplicabilă per 100 km. Afișarea comparației între prețurile combustibililor în stațiile de alimentare cu combustibil ar trebui să se bazeze pe eșantioane transparente de autoturisme comparabile, cel puțin în ceea ce privește masa și puterea. O acțiune de sprijinire a programului în cadrul MIE a emis recomandări pentru o punere în aplicare armonizată a acestei dispoziții de către statele membre, inclusiv atunci când se utilizează instrumente digitale.

Accesibilitatea datelor

Directiva prevede că datele care indică amplasarea geografică a punctelor de realimentare și de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie disponibile în mod deschis și nediscriminatoriu pentru toți utilizatorii. Pentru a ajuta statele membre, a fost instituită o acțiune de sprijinire a programului în cadrul MIE, cu 15 state membre participante. Aceasta este axată pe un format al codurilor de identificare pentru electromobilitate aplicabil operatorilor punctelor de încărcare (OPI) și furnizorilor de servicii de electromobilitate (FSEM), punând bazele unei structuri de schimb de informații cu referințe încrucișate între statele membre. De asemenea, acesta oferă sugestii cu privire la modul în care statele membre pot dezvolta și implementa infrastructura informatică națională de la care datele vor fi colectate și puse la dispoziție prin intermediul punctelor naționale de acces (PNA) în conformitate cu Directiva 2010/40/UE privind sistemele de transport inteligente.

Standardizarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

Directiva a fost completată și modificată prin Regulamentul delegat (UE) 2019/1745 al Comisiei. Regulamentul stabilește specificațiile tehnice aplicabile punctelor de reîncărcare pentru autovehiculele de categoria L, alimentării cu energie electrică furnizată de la rețeaua electrică terestră a navelor de navigație interioară, alimentării cu hidrogen pentru transportul rutier și alimentării cu gaze naturale pentru transportul rutier și naval. Regulamentul modifică

[24] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/858 al Comisiei din 18 iunie 2020.

anexa II la directivă, specificând standardele care au fost recomandate de CEN și CENELEC ca răspuns la o solicitare de standardizare din partea Comisiei.

Încă nu au fost întreprinse acțiuni pentru a răspunde cerințelor prevăzute în anexa II privind specificațiile tehnice aplicabile punctelor de reîncărcare fără fir pentru autovehicule, schimbării bateriilor pentru autovehicule și punctelor de reîncărcare pentru autobuzele electrice. Specificațiile tehnice pentru punctele de reîncărcare fără fir și cele pentru punctele de reîncărcare pentru autobuzele electrice vor face, însă, obiectul unor regulamente delegate planificate pentru 2021.

4. Analiza acțiunilor întreprinse de statele membre

Directiva impune statelor membre să stabilească obiective referitoare la infrastructura pentru combustibili alternativi și să elaboreze măsuri corespunzătoare pentru atingerea acestor obiective în cadrele naționale de politică. Deși specifică în mod clar nevoile generale de infrastructură rutieră și de porturi, directiva nu prevede o metodologie comună care să contribuie la stabilirea de obiective și la dezvoltarea de măsuri.

Evaluarea arată că s-au înregistrat progrese în ceea ce privește cantitatea și calitatea datelor furnizate în majoritatea rapoartelor naționale privind punerea în aplicare, comparativ cu cadrele naționale de politică. Totuși, multe rapoarte nu abordează pe deplin și în mod satisfăcător cerințele de raportare prevăzute în directivă. Există încă diferențe semnificative între statele membre în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și descrierea măsurilor. Această divergență îngreunează evaluarea coerentă a nivelului de ambiție a statelor membre cu privire la dezvoltarea unei rețele de infrastructură pentru combustibili alternativi în UE[25].

Estimările statelor membre privind asimilarea vehiculelor și obiectivele referitoare la instalarea infrastructurii

O agregare la nivelul UE a estimărilor privind vehiculele din statele membre și a obiectivelor de infrastructură din cadrul rapoartelor naționale privind punerea în aplicare arată că acestea sunt puțin mai ambițioase decât cele din cadrele naționale de politică din 2016. Există în continuare diferențe semnificative între statele membre.

Statele membre estimează o asimilare rapidă a **vehiculelor electrice**, deși cu diferențe foarte mari între regiuni. Previziunile statelor membre indicau că ar putea exista aproximativ 2,5 milioane de vehicule electrice în 2020, mai mult de 7 milioane în 2025 și mai mult de 30 de milioane în 2030[26]. Deși la sfârșitul anului 2020 erau înmatriculate aproximativ 1,8 milioane de vehicule electrice, multe state membre și-au revizuit nivelul de ambiție în ceea ce privește obiectivele și măsurile corespunzătoare. Se preconizează că acestea vor sprijini o asimilare accelerată a vehiculelor și instalarea infrastructurii în statele membre respective după 2020.

[25] Majoritatea statelor membre au furnizat estimări privind gradul de asimilare a vehiculelor electrice și au prevăzut obiective pentru instalarea de stații de reîncărcare cu energie electrică pentru anul 2020. Totuși, doar aproximativ două treimi dintre acestea au furnizat date privind obiectivele pentru 2025 sau 2030. Stabilirea de obiective referitoare la infrastructura pentru alți combustibili alternativi este mai redusă. Aproximativ jumătate dintre statele membre prevăd obiective referitoare la GNC și GNL. Doar aproximativ o treime dintre statele membre au stabilit obiective pentru buncherarea GNL și pentru alimentarea cu energie electrică din rețeaua terestră (OPS), atât pentru transportul maritim, cât și pentru cel pe căile navigabile interioare. În final, aproximativ jumătate dintre statele membre au optat pentru stabilirea unor obiective pentru infrastructura rutieră pe bază de hidrogen.

[26] Aceste cifre se bazează pe datele din 25 de state membre.

Pentru 2030, estimările ar reprezenta o pondere totală a automobilelor electrice de aproximativ 15 % din totalul parcului auto actual. Totuși, la nivel de stat membru individual, planificarea și nivelul de ambiție pentru 2030 variază de la mai puțin de 1 % la peste 40 % din parcul auto total.

La sfârșitul anului 2020, în UE erau instalate aproximativ 213 000 de stații de reîncărcare accesibile publicului[27], dintre care aproximativ 10 % erau încărcătoare rapide (> 22 kW și până la 350 kW). Acest număr depășește obiectivul agregat al statelor membre, de a avea peste 180 000 de puncte de reîncărcare până în 2020. Majoritatea statelor membre care au raportat obiective intenționează să atingă un raport de aproximativ 1 la 12 între punctele de reîncărcare și vehicule până în 2030. Utilizând același raport și pentru statele membre care nu au raportat un obiectiv în acest sens, numărul total de puncte de reîncărcare vizat în prezent de statele membre pentru 2030 ar fi de 2,7 milioane. Totuși, este de așteptat ca distribuția acestor puncte de reîncărcare să fie foarte inegală în Europa, preconizându-se lacune în rețea, în special în Europa de Sud și de Est, unde zone mari din rețeaua centrală TEN-T nu au puncte de reîncărcare instalate la fiecare 60 km[28].

În ceea ce privește vehiculele electrice și infrastructura aferentă acestora, numărul de înmatriculări de vehicule electrice din 2019 și 2020 a înregistrat o creștere mult mai puternică decât cea a instalării de infrastructură de reîncărcare accesibilă publicului. Această tendință a continuat în 2020. De fapt, în 2019 înmatriculările de vehicule electrice au crescut cu 50 %, iar în 2020 cu 52 % față de anul precedent, în timp ce creșterea infrastructurii de reîncărcare a fost de doar 38 %, respectiv de 30 %[29]. Deși implementarea unei tehnologii de reîncărcare mai rapide poate contribui, în parte, la creșterea gradului de asimilare a vehiculelor, dacă această tendință continuă există, totuși, un risc important ca instalarea infrastructurii să nu fie corelată cu asimilarea vehiculelor electrice în anii următori. Acest lucru ar putea genera deficiențe importante, care pot submina asimilarea generală pe piață a acestor vehicule.

Cele 16 state membre care au furnizat estimări privind **vehiculele alimentate cu GNC** indică o dublare a numărului de vehicule până în 2025 și o creștere suplimentară până în 2030 în statele membre respective. Totuși, chiar și cu această creștere și luând în considerare parcul de vehicule existent al statelor membre care nu au raportat estimări privind creșterea, se preconizează că vehiculele alimentate cu GNC vor avea o pondere de doar aproximativ 1 % în cadrul parcului total de vehicule din UE până în 2030. Infrastructura existentă în 2020, de aproximativ 3 600 de puncte de realimentare, pare în mare măsură suficientă pentru a acoperi cererea viitoare. Același lucru este valabil și pentru **infrastructura actuală de GPL**, deoarece statele membre nu estimează o creștere relevantă a parcului actual până în 2030.

Estimările celor 11 state membre care au raportat cu privire la GNL sugerează că **parcul de vehicule grele alimentate cu GNL** ar putea crește semnificativ până în 2030. Totuși, chiar și cu această creștere, vehiculele respective vor reprezenta în continuare doar aproximativ 1 % din parcul de camioane al UE. În 2020, în UE existau aproximativ 310 puncte de realimentare cu GNL, care deserveau principalele coridoare de transport TEN-T. Deși persistă unele

[27] www.eafo.eu
[28] SWD(2017) 365 final.
[29] Eafo.eu, ianuarie 2021.

lacune, punctele de realimentare existente oferă deja, în mare măsură, o conectivitate suficientă în rețea.

Mobilitatea pe bază de pilă de combustie cu hidrogen este încă o piață de nișă. Unele state membre raportează un nivel ridicat al ambiției în ceea ce privește asimilarea **vehiculelor cu pilă de combustie cu hidrogen**. Aceste obiective ambițioase s-ar putea concretiza în aproximativ 300 000 de vehicule în UE până în 2030. Totuși, aproximativ jumătate dintre statele membre nu au furnizat nicio estimare, iar multe state membre nu par să aibă încă o strategie privind hidrogenul. În 2020 erau în funcțiune 125 de stații de hidrogen, iar obiectivele statelor membre indică aproximativ 600 de stații până în 2030. Întrucât aproximativ jumătate dintre statele membre nu intenționează să instaleze nicio astfel de infrastructură, actuala punere în aplicare a directivei ar avea ca rezultat o conectivitate redusă pentru vehiculele alimentate cu hidrogen în UE.

Statele membre au furnizat foarte puține date cu privire la estimarea numărului de **nave pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare** și la instalarea infrastructurii. De aceea, nu se poate realiza o evaluare coerentă a dezvoltării actuale și planificate a buncherării GNL și a alimentării cu energie electrică din rețeaua terestră în întreaga UE. Directiva 2014/94/UE nu conține dispoziții specifice referitoare la transportul feroviar și aerian.

Măsuri de politică și juridice la nivel național

Statele membre au raportat o varietate de măsuri pentru sprijinirea asimilării de vehicule care utilizează combustibili alternativi și pentru atingerea obiectivelor de infrastructură. Toate statele membre au pus în aplicare una sau mai multe măsuri juridice și de politică pentru promovarea vehiculelor electrice. Aproximativ trei sferturi dintre statele membre au instituit, de asemenea, măsuri de promovare a vehiculelor electrice și a infrastructurii aferente în transportul public. Mai mult de jumătate dintre statele membre au raportat și măsuri juridice și de politică menite să sprijine asimilarea vehiculelor și instalarea infrastructurii în domeniul gazelor naturale și al hidrogenului. Cu toate acestea, doar câteva state membre au raportat măsuri specifice legate de transportul naval.

Potrivit puținelor informații cuprinse în 22 de rapoarte naționale privind punerea în aplicare, statele membre au alocat un total de aproximativ 6,7 miliarde EUR în perioada 2016-2019. Alocările bugetare au variat considerabil între statele membre, de la doar 3 milioane EUR la aproape 2,7 miliarde EUR. Statele membre au direcționat cea mai mare parte din sume către punerea în aplicare a diferitelor măsuri de sprijinire a politicilor (de exemplu, sprijinirea achiziționării de vehicule și a instalării infrastructurii), urmată de sprijin pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrare, precum și de sprijin pentru producție. Cea mai mare parte a sprijinului bugetar acordat de statele membre a fost destinată vehiculelor electrice și infrastructurii de reîncărcare, urmată de sprijinul pentru hidrogen destinat transportului rutier și de sprijinul pentru gaze naturale destinate transportului rutier. Suma alocată transportului naval a fost mult mai redusă, reprezentând mai puțin de 5 % din finanțarea totală.

În medie, măsurile raportate de statele membre par a fi adecvate pentru a accelera asimilarea vehiculelor și instalarea infrastructurii, în concordanță cu estimările generale privind vehiculele și infrastructura și cu obiectivele stabilite de statele membre. Acest lucru este valabil în special pentru vehiculele electrice și infrastructura aferentă acestora.

5. Evaluarea efectelor directivei

Articolul 10 alineatul (3) din directivă prevede raportarea cu privire la efectul acesteia asupra gradului de asimilare a vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi și asupra instalării infrastructurii aferente. Prezentul capitol sintetizează constatările rezultate din activitatea desfășurată în cadrul evaluării în curs a directivei. Constatările raportate aici nu aduc atingere niciunei concluzii a evaluării directivei, care urmează să fie publicată până în vara anului 2021 și care va prezenta mai detaliat rezultatele evaluării în ceea ce privește instalarea și calitatea infrastructurii, inclusiv în ceea ce privește informarea utilizatorilor.

Asimilarea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi și instalarea infrastructurii

Analiza a arătat că directiva a avut un impact considerabil în combinație cu alte inițiative legislative, cum ar fi regulamentele referitoare la standardele de performanță privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele ușoare și vehiculele grele și Directiva privind performanța energetică a clădirilor[30], atât în ceea ce privește asimilarea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, cât și în ceea ce privește infrastructura aferentă acestora. Ponderea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi în cadrul vânzărilor totale de vehicule din 2020 a fost puțin mai mare după intrarea în vigoare a directivei decât într-o situație ipotetică în care aceasta nu ar exista. Acest impact pozitiv al directivei crește semnificativ către 2030, când vânzările de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute vor crește și mai mult.

Directiva a avut, de asemenea, un impact direct asupra numărului de puncte de reîncărcare cu energie electrică, care se preconizează că va fi în 2030 de aproximativ două ori mai mare decât în absența directivei. Se preconizează un impact similar și pentru punctele de realimentare cu hidrogen și GNL. În ceea ce privește infrastructura pentru GNC, se preconizează un impact mai scăzut al directivei, întrucât era deja disponibilă o rețea de infrastructură înainte de adoptarea directivei.

Impactul directivei asupra utilizării combustibililor alternativi și a alimentării cu energie electrică din rețeaua terestră pentru transportul maritim și pe căile navigabile interioare este dificil de evaluat. Pe baza datelor disponibile, se poate concluziona că investițiile în infrastructura pentru combustibili alternativi în vederea buncherării GNL și a alimentării cu energie electrică din rețeaua terestră (OPS) în porturi au fost scăzute în majoritatea statelor membre. Totuși, în special în aceste domenii, este probabil ca directiva să aibă un impact important mai aproape de datele-țintă pentru implementarea lor în 2025 sau 2030.

Efectele directivei în ceea ce privește calitatea infrastructurii[31]

Directiva a avut un impact considerabil și asupra interoperabilității infrastructurii pentru combustibili alternativi. Cu toate acestea, există încă o serie de deficiențe, care fac dificilă deplasarea fără sincope a utilizatorilor la nivel transfrontalier, în special cu vehicule electrice.

[30] Directiva 2010/31/UE.

[31] Informații bazate pe studiul de sprijinire a evaluării și pe raportul Forumului pentru transporturi durabile privind analiza opiniilor părților interesate referitoare la principalele nevoi de politică și la opțiunile de măsuri în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și serviciile pentru consumatori: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

Pentru a asigura **interoperabilitatea**, directiva și ulterior Regulamentul delegat (UE) 2019/1745 al Comisiei au stabilit specificații tehnice pentru conexiunea fizică dintre punctul de reîncărcare/realimentare și vehicul. Capacitatea de a adopta acte delegate în temeiul directivei a contribuit la transpunerea specificațiilor tehnice în legislația europeană într-o manieră direcționată, pe baza expertizei organizațiilor europene de standardizare. Totuși, directiva nu reușește să răspundă nevoii de standarde tehnice suplimentare cu privire la interfețele de comunicare, reîncărcarea vehiculelor grele și a navelor, precum cu privire la buncherarea metanolului și a amoniacului, realimentarea cu hidrogen lichid și asigurarea interoperabilității depline în ecosistemul de realimentare cu hidrogen.

Directiva vizează crearea unei **infrastructuri ușor de utilizat**. Acest obiectiv a fost realizat doar parțial. Punctele slabe ale experienței utilizatorilor, în special în domeniul electromobilității transfrontaliere, pot fi rezumate după cum urmează.

Este esențial **accesul ușor la informații** privind amplasarea și disponibilitatea tuturor punctelor de reîncărcare și de realimentare. Însă acest lucru nu este întotdeauna valabil în prezent. În multe state membre astfel de date nu sunt disponibile în mod sistematic. Calitatea datelor variază, ceea ce nu favorizează dezvoltarea de noi servicii cuprinzătoare pentru utilizatori.

Deși directiva impune **transparența prețurilor**, mulți utilizatori dispun în continuare de prea puține informații cu privire la prețul final al unei sesiuni de reîncărcare. Adesea, prețurile nu sunt afișate în mod clar la punctul de reîncărcare și de multe ori nu sunt accesibile nici prin intermediul aplicațiilor. În plus, prețurile sunt compuse din mai multe elemente diferite, ceea ce face dificilă compararea prețurilor pentru utilizatorii finali.

Directiva stabilește dispoziții privind **plățile ad-hoc** pentru a se asigura că niciun utilizator nu rămâne blocat din cauza dificultăților de plată. Totuși, pe piețe au apărut diferite soluții digitale. Nu este disponibilă o metodă simplă și unică de plată ad-hoc (cum ar fi plata cu cardul bancar de credit/debit) pentru întreaga Europă. Reîncărcarea pe bază de contract nu funcționează în mod uniform în întreaga Uniune, deoarece nu toți furnizorii de servicii de electromobilitate sau toate platformele de roaming își oferă serviciile la fiecare punct de reîncărcare. Există un număr tot mai mare de plângeri din partea consumatorilor referitoare la lipsa de transparență a prețurilor și de ușurință în utilizarea infrastructurii de reîncărcare, în special în ceea ce privește plățile, care este considerată o barieră în calea facilitării călătoriilor pe distanțe mai lungi.

În ceea ce privește **integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică**, dispozițiile actuale ale directivei asigură alinierea normelor între electromobilitate și piețele energiei electrice. Cu toate acestea, asimilarea în masă a vehiculelor în viitor va necesita o încărcare inteligentă și bidirecțională, care să asigure o integrare eficientă a vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică. Recenta reformare a Directivei privind energia electrică (2019/944/UE) oferă deja un cadru pentru dezvoltarea unor servicii competitive de energie electrică; dacă ar fi transpus rapid[32] și corect în statele membre, acest cadru ar pune bazele pentru dezvoltarea pe piață a serviciilor de încărcare inteligentă și de alimentare de la vehicul la rețea, în special dacă infrastructura de încărcare inteligentă ar fi instalată.

[32] Termenul pentru transpunerea articolelor conexe din Regulamentul (UE) 2019/944: 31.12.2020.

Infrastructura de încărcare inteligentă include punctul de reîncărcare, comunicarea dintre punctul de reîncărcare și vehicul și vehiculul în sine. Totuși, în prezent, directiva nu este suficientă pentru a susține o infrastructură de încărcare inteligentă și pentru a facilita dezvoltarea unor servicii de reîncărcare inteligentă și bidirecțională. Cadrele naționale de politică și rapoarte naționale privind punerea în aplicare ale statelor membre conțin puține informații cu privire la acest subiect.

6. Coerența dintre planificarea statelor membre și implicațiile creșterii generale a nivelului de ambiție cu privire la obiectivul climatic al UE pentru 2030

Evaluarea rapoartelor naționale privind punerea în aplicare ale statelor membre indică faptul că nivelul general actual de ambiție în ceea ce privește gradul de asimilare a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute în sectorul rutier este în mare măsură în concordanță cu previziunile referitoare la contribuția necesară a transportului rutier la îndeplinirea obiectivului UE stabilit anterior de reducere cu 40 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030. Totuși, există diferențe puternice între regiuni. Din cauza lor nu se poate garanta o rețea coerentă de infrastructură pentru combustibili alternativi în întreaga UE și s-ar putea crea un risc de fragmentare continuă a pieței.

Planul pentru atingerea obiectivului privind clima, adoptat recent, stabilește un obiectiv mult mai ambițios, de reducere cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030. Prin urmare, va fi necesară o accelerare semnificativă a utilizării combustibililor alternativi durabili și a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute. În funcție de scenariul prezentat în evaluarea impactului care însoțește planul pentru atingerea obiectivului privind clima[33], ponderea **autoturismelor cu emisii zero și cu emisii scăzute** (inclusiv electrice cu baterie, cu pilă de combustie și hibride reîncărcabile) în cadrul parcului auto total ar trebui să crească în mod semnificativ în comparație cu scenariul de politică actual.

În cadrul obiectivului mai ambițios, instalarea corespunzătoare a infrastructurii de reîncărcare ar trebui, de asemenea, să crească mai mult decât preconizează în prezent statele membre. Necesitatea asigurării unei bune acoperiri a rețelei în întreaga Uniune ar impune intensificarea eforturilor în toate statele membre, cerând eforturi semnificative din partea acelor state membre care au un nivel de ambiție relativ scăzut în prezent. Alături de infrastructura de reîncărcare electrică, în perioada de după 2025 trebuie construită o infrastructură suficientă pentru hidrogen, în special pentru a sprijini asimilarea accelerată pe piață a camioanelor cu pilă de combustie cu hidrogen după 2030.

Mai puțin evident este impactul obiectivului mai ambițios pentru 2030 privind clima asupra necesității unei infrastructuri de realimentare suplimentare pentru **GNC și GNL** față de planificarea actuală a statelor membre. Deși se poate preconiza o asimilare accelerată a vehiculelor alimentate cu GNC și GNL până în 2030, în special în segmentul vehiculelor grele, infrastructura planificată pare a fi deja în mare măsură suficientă. Acest lucru este valabil în special pentru infrastructura pentru GNC, având în vedere, de asemenea, că se preconizează că ponderea vehiculelor alimentate cu GNC va scădea semnificativ după 2035.

[33] SWD/2020/176 final https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020SC0176.

Infrastructura pentru GNL acoperă deja în prezent coridoarele rețelei centrale de transport TEN-T și poate, în cea mai mare parte, să contribuie la creșterea preconizată a parcului auto.

Pactul verde european evidențiază, de asemenea, nevoia majoră de decarbonizare în sectorul **transportului maritim**. Scenariile care stau la baza Planului pentru atingerea obiectivului pentru 2030 privind clima, care vizează reducerea cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii, previzionează o pondere ridicată a combustibililor alternativi, cum ar fi combustibilii lichizi din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Alți combustibili alternativi care vor fi utilizați în special după 2030 vor fi hidrogenul sau purtătorii de hidrogen, cum ar fi amoniacul, precum și biometanul lichefiat, energia electrică, metanolul și e-combustibilii, care, cu excepția e-combustibililor, necesită o infrastructură distinctă.

Inițiativa maritimă FuelEU[34], care urmează să fie adoptată în 2021, va analiza în continuare metode de decarbonizare și de reducere a poluării pentru sectorul maritim. Este clar că sunt necesare eforturi considerabile și pe termen lung pentru a asigura o infrastructură adecvată pentru alimentarea cu astfel de combustibili. Planificarea actuală a statelor membre în acest domeniu este cu mult în urma a ceea ce va fi necesar pentru a îndeplini cerințele pe termen scurt și mediu pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și de poluanți legate de punerea în aplicare a Pactului verde european. În plus, sunt necesare investiții suplimentare substanțiale pentru a asigura infrastructura necesară de reîncărcare și de realimentare, în special pentru navele cu emisii zero, și infrastructura din porturi. Aceste resurse nu sunt alocate în prezent în planificarea statelor membre, astfel cum a fost raportată în rapoartele naționale de punere în aplicare, și ar putea fi necesară finanțare suplimentară pentru îndeplinirea obiectivului privind clima.

Deși nu sunt acoperite în mod explicit de dispozițiile directivei, sectorul aviației și cel feroviar vor trebui, de asemenea, să își intensifice eforturile pentru a îndeplini obiectivele ambițioase ale Planului pentru atingerea obiectivului privind clima. În ceea ce privește aviația, inițiativa RefuelEU urmărește să stimuleze cererea și oferta de combustibili durabili pentru aviație în UE[35]. Astfel, la rândul său, sectorul aviației va avea o amprentă de mediu mai redusă și va contribui la atingerea obiectivelor UE în materie de climă. În plus, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a accelera și alimentarea cu energie electrică în aeroporturi pentru aeronavele staționare și pentru a decarboniza mișcările la sol. În ceea ce privește transportul feroviar, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a continua electrificarea liniilor de cale ferată și pentru a impune hidrogenul ca alternativă pentru acele părți ale rețelei feroviare care sunt dificil de electrificat.

7. Concluzii

Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi a avut un rol esențial în stimularea elaborării de politici și de măsuri pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în statele membre. Statele membre au transpus directiva și și-au elaborat cadrele naționale de politică. Având în vedere diferențele dintre statele membre,

[34] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-.
[35] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels.

aceste cadre de politică au început să contribuie la construirea unei perspective de viitor pe termen lung privind infrastructura pentru energie electrică, gaze naturale și hidrogen până în 2030. Statele membre au raportat, de asemenea, cu privire la punerea în aplicare a acestor cadre de politică în primele rapoarte naționale privind punerea în aplicare din 2019.

Directiva a avut un impact pozitiv asupra asimilării pe piață a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi și asupra infrastructurii aferente acestora. Analiza efectuată de serviciile Comisiei arată că piețele ar fi fost mai puțin dezvoltate într-un scenariu fără această directivă. Totuși, sunt vizibile și deficiențele cadrului de politică actual: întrucât nu există o metodologie detaliată și obligatorie pe baza căreia statele membre să calculeze obiectivele și să adopte măsuri, nivelul de ambiție în ceea ce privește stabilirea obiectivelor și sprijinirea politicilor în vigoare variază foarte mult de la un stat membru la altul. De exemplu, ponderea preconizată de statele membre pentru automobilele electrice în cadrul parcului auto total pentru 2030 variază între mai puțin de 1 % și peste 40 %. Obiectivele corespunzătoare în materie de infrastructură reflectă nivelul diferit de ambiție, ceea ce înseamnă că instalarea planificată a infrastructurii variază foarte mult de la un stat membru la altul. În plus, adesea cadrele de politică nu prezintă suficiente detalii cu privire la situația actuală și la punerea în aplicare a măsurilor de politică existente și planificate. Acest lucru este în concordanță cu constatările evaluărilor anterioare ale Comisiei, precum și cu concluziile Raportului din proprie inițiativă al Parlamentului European privind infrastructura pentru combustibili alternativi din 2018[36].

Nivelul actual de instalare a infrastructurii este suficient pentru a deservi numărul relativ scăzut de vehicule care utilizează combustibili alternativi și care circulă în prezent, cele două fiind corelate. Totuși, la nivelul Uniunii nu există o rețea cuprinzătoare și completă de infrastructură pentru combustibili alternativi. De exemplu, în domeniul reîncărcării electrice, zone mari din rețeaua centrală TEN-T nu au puncte de reîncărcare instalate la fiecare 60 km, cum este recomandat. Prin urmare, este puțin probabil ca, în temeiul cadrului legislativ actual, rețeaua necesară să se dezvolte în întreaga Europă în următorii ani, chiar dacă toate statele membre și-ar atinge obiectivele. Acest lucru este valabil și pentru infrastructura pentru alți combustibili alternativi, în special pentru transportul naval.

Comisia a propus reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră ale UE cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu obiectivul anterior de reducere cu 40 %. Acest lucru are un impact relevant asupra asimilării necesare a combustibililor alternativi durabili, a vehiculelor și a infrastructurii. Pentru a atinge aceste obiective ambițioase, asimilarea vehiculelor cu emisii zero și a infrastructurii aferente trebuie să fie accelerată în mod semnificativ în toate segmentele de piață ale vehiculelor ușoare și grele. Eforturile vor trebui să fie considerabil mai mari decât cele raportate de statele membre în temeiul directivei. Acest lucru nu se referă numai la transportul rutier, ci și, mai ales, la alte moduri de transport, cum ar fi transportul naval și transportul aerian. Trebuie accelerată adoptarea combustibililor alternativi durabili și alimentarea cu energie electrică a navelor aflate la dană și a aeronavelor staționare.

Deși **specificațiile tehnice** elaborate în temeiul directivei s-au dovedit a fi extrem de relevante, au apărut noi nevoi cu privire la specificațiile tehnice elaborate în temeiul directivei. Acestea se referă în special la interoperabilitatea și schimbul transparent de

[36] (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_RO.html

informații între diferiții actori din cadrul ecosistemului de încărcare a vehiculelor electrice. Sunt necesare standarde pentru reîncărcarea vehiculelor grele și pentru realimentarea cu hidrogen lichid. În plus, transportul maritim și navigația pe căile navigabile interioare vor beneficia, de asemenea, de specificații tehnice comune suplimentare pentru a facilita și a consolida intrarea pe piață a combustibililor alternativi, în special în legătură cu aprovizionarea cu combustibil în cazul energiei electrice și al hidrogenului.

Din **perspectiva consumatorilor**, utilizarea infrastructurii pentru combustibili alternativi trebuie să fie la fel de ușoară ca utilizarea infrastructurii convenționale de realimentare. În acest sens, este necesar să fie disponibile informații privind amplasarea și prețurile care urmează să fie percepute, precum și efectuarea fără probleme a plăților. Cadrul politic actual prezintă deficiențe, iar consumatorii se pot confrunta cu probleme, în special atunci când călătoresc peste granițe.

În final, în conformitate cu Comunicarea COM(2020) 299 a Comisiei[37], trebuie asigurată integrarea eficientă din punctul de vedere al costurilor a unui număr mai mare de vehicule electrice în **sistemul de energie electrică**. Pentru a evita congestionarea rețelei și pentru a reduce investițiile costisitoare în infrastructura de rețea, este esențială încărcarea inteligentă a vehiculelor electrice. O integrare inteligentă a vehiculelor electrice și încărcarea bidirecțională vor oferi, de asemenea, flexibilitate pentru gestionarea globală a sistemului energetic și, astfel, vor contribui la integrarea unei ponderi mai mari a producției variabile de energie din surse regenerabile. Deși Directiva privind energia electrică[38] și Regulamentul privind energia electrică[39], adoptate în 2019, asigură cadrul legislativ privind piața energiei electrice, ar putea fi necesare cerințe suplimentare referitoare la punctele de reîncărcare și la comunicarea dintre punctul de reîncărcare și vehicul pentru a permite pe deplin încărcarea inteligentă și bidirecțională.

În plus, în cursul tranziției către combustibili alternativi și în condițiile unei utilizări destul de reduse a vehiculelor alternative, este posibil ca **investițiile** în infrastructură să nu fie profitabile. Acest lucru este valabil în special pentru regiunile cu cerere scăzută și cu o situație comercială mai dificilă, de exemplu în zonele rurale sau în zonele cu o utilizare redusă a vehiculelor. În plus, instalarea de puncte de reîncărcare ultrarapidă și de stații de hidrogen alături de rețeaua centrală și globală TEN-T ar putea necesita sprijin suplimentar. În acest caz, finanțarea publică pentru puncte de reîncărcare sau de realimentare accesibile publicului trebuie să fie continuată și să se axeze pe acele părți ale rețelei în care investițiile private nu vor fi profitabile, pentru a atinge obiectivele Comisiei de a instala cel puțin 1 milion de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului până în 2025.

În acest context, Comisia a anunțat revizuiri ale legislației conexe, de exemplu revizuirea standardelor privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele ușoare în 2021 și revizuirea standardelor privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele în 2022, viitoarele inițiative FuelEU și ReFuelEU pentru sectorul maritim și sectorul aviației, precum și revizuirea Directivei privind energia din surse regenerabile[40], care vor consolida măsurile care vizează asimilarea combustibililor din surse regenerabile, a hidrogenului și a energiei electrice în

[37] Comunicarea COM(2020) 299 a Comisiei – Consolidarea unei economii neutre climatic: o strategie a UE pentru integrarea sistemului energetic.
[38] 2019/944/UE.
[39] 2019/943/UE.
[40] 2018/2001/UE.

sectorul transporturilor. Sunt necesare, de asemenea, acțiuni suplimentare la nivelul UE pentru a se asigura că **instalarea unei infrastructuri interoperabile și ușor de utilizat pentru reîncărcare și realimentare**[41] este corelată cu necesitatea unei asimilări accelerate a vehiculelor și a combustibililor în toate modurile de transport.

Acest lucru necesită o consolidare a cadrului de politică actual la nivelul UE pentru a realiza obiectivul mai ambițios în materie de climă prevăzut de Pactul verde european și pentru a evita noi bariere în calea creșterii pieței. Comisia este în curs de a efectua o evaluare a impactului pentru revizuirea Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi și va lua în considerare în mod corespunzător constatările prezentului raport, precum și pe cele ale evaluării în curs a directivei în acest context.

[41] Chiar dacă infrastructura accesibilă publicului va fi abordată în cadrul revizuirii Directivei privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, infrastructura privată de reîncărcare în clădirile rezidențiale și nerezidențiale va fi abordată în cadrul revizuirii Directivei privind performanța energetică a clădirilor.