

Bruselas, 16 de julio de 2021
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2021/0223 (COD)**

10877/21
ADD 5

TRANS 478
CLIMA 194
ECOFIN 747
AVIATION 205
MAR 138
ENV 529
ENER 329
CODEC 1100
IND 200
COMPET 556

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	15 de julio de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2021) 632 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2021) 632 final.

Adj.: SWD(2021) 632 final

Bruselas, 14.7.2021
SWD(2021) 632 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo

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

{COM(2021) 559 final} - {SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto de la propuesta de revisión de la Directiva 2014/94 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la Unión?
En respuesta a la mayor ambición climática fijada para 2030 por el Pacto Verde Europeo y el Plan del Objetivo Climático de la Comisión, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente confirma la necesidad de acelerar rápidamente la adopción de vehículos y buques de emisión cero y de baja emisión. Para contribuir a esta adopción, es necesaria una red suficientemente densa y generalizada de infraestructura de recarga y repostaje de acceso público. La evaluación ha puesto de manifiesto que la Directiva no es adecuada para contribuir a lograr la infraestructura de recarga y repostaje necesaria en respuesta a la mayor ambición climática fijada para 2030. Los principales problemas derivados de las deficiencias de las disposiciones de la Directiva vigente son, entre otros, los siguientes: 1) por término medio, la planificación de la infraestructura por parte de los Estados miembros en el marco de la Directiva carece del nivel necesario de ambición y coherencia, lo que da lugar a una infraestructura insuficiente y distribuida de manera desigual; 2) persisten los problemas de interoperabilidad con respecto a las conexiones físicas y las normas relativas a la comunicación, incluida la conexión a la red eléctrica; y 3) hay falta de transparencia en materia de información al consumidor, así como de sistemas de pago fáciles de utilizar, lo que afecta a la aceptación por parte de los usuarios. Si no se interviene en mayor medida a nivel de la Unión, es probable que esta falta de infraestructura de recarga y repostaje interoperable y fácil de utilizar se convierta en un obstáculo para el necesario crecimiento del mercado de los vehículos y buques de emisión cero y de baja emisión en vista de la mayor ambición climática fijada para 2030.
¿Qué se pretende conseguir?
A fin de contribuir al logro de la neutralidad climática de aquí a 2050 y a la reducción de la contaminación atmosférica, esta iniciativa pretende garantizar la disponibilidad y la facilidad de uso de una red densa y generalizada de infraestructura para los combustibles alternativos en toda la Unión. Todos los usuarios de vehículos que utilizan combustibles alternativos (incluidos buques y aeronaves) se desplazarán fácilmente por la Unión gracias a la infraestructura clave compuesta de autopistas, puertos y aeropuertos. Estos son los objetivos específicos: 1) garantizar una infraestructura mínima que impulse la adopción necesaria de vehículos que utilizan combustibles alternativos en todos los modos de transporte y en todos los Estados miembros, a fin de cumplir el objetivo climático de la Unión; 2) garantizar la plena interoperabilidad de la infraestructura; y 3) garantizar una información completa al usuario y unas opciones de pago adecuadas.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la Unión (subsidiariedad)?
La plena conectividad y el hecho de que los usuarios puedan beneficiarse de un servicio sin interrupciones a lo largo de toda la red europea de transportes con vehículos y buques de emisión cero y de baja emisión, gracias a una cantidad suficiente de infraestructura plenamente interoperable a través de las fronteras, es un requisito previo para cumplir el objetivo del Pacto Verde Europeo relativo a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte y para el desarrollo de un mercado común del transporte en la Unión. Estas metas solo pueden alcanzarse a través de un marco legislativo europeo común. La revisión de la Directiva contribuirá al desarrollo y la implantación coherentes de parques automovilísticos, infraestructura de recarga y repostaje, e información y servicios al usuario.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar las metas? ¿Hay una opción preferida? En caso negativo, ¿por qué?
Se han analizado tres opciones de actuación que garantizan la disponibilidad de una infraestructura de recarga y repostaje suficiente, interoperable y de fácil utilización para contribuir a la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión de aquí a 2030 y a partir de esa fecha. Todas las opciones incluyen objetivos de implantación obligatorios a nivel nacional, pero varían en cuanto a la determinación de la ubicación de la infraestructura y del nivel de armonización de los conectores físicos y los protocolos de comunicación, así como en términos de información y servicios que deben ofrecerse a los consumidores. La opción preferida es la 2, ya que garantiza una cantidad suficiente de infraestructura en general, así como suficiente infraestructura en la red RTE-T, al tiempo que ofrece flexibilidad para que los Estados miembros determinen la ubicación exacta y la capacidad de la infraestructura. Además, asegura la plena interoperabilidad y el acceso de los usuarios a toda la información y los servicios pertinentes.
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

La opción preferida, la opción 2, cuenta con el apoyo de la industria del automóvil, muchos fabricantes y operadores de infraestructura de recarga y repostaje, el sector de la electricidad y numerosas asociaciones de la sociedad civil, aunque existen puntos de vista diferentes con respecto a los requisitos cuantitativos. Sin embargo, los puertos y aeropuertos han expresado su preocupación por los costes adicionales que podría acarrear la infraestructura correspondiente, en particular en concepto de suministro de electricidad en puerto y suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas. Si bien las autoridades públicas apoyan en gran medida una revisión de la Directiva, en particular por lo que respecta a la interoperabilidad y la facilidad de uso, las opiniones son más variadas con respecto a los objetivos de implantación obligatorios, sobre todo los objetivos basados en el parque automovilístico para la infraestructura de recarga.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida? (o, en su defecto, de las opciones principales)

La reducción de las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos reportará **beneficios sociales**. En general, las inversiones en cantidad y calidad de la infraestructura no darán lugar directamente a una mayor adopción de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, que más bien será consecuencia de otras políticas; por ejemplo, las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas. Sin embargo, solo si se dispone de una infraestructura suficiente e interoperable que ofrezca unos servicios mínimos a los consumidores, cabe esperar que los vehículos consigan entrar en el mercado en la medida necesaria para alcanzar el objetivo del Plan del Objetivo Climático de la Unión. Se calcula que la reducción de los costes externos de las emisiones de CO₂ se situaría en torno a los 445 000 millones de euros con respecto al valor de referencia del período 2021-2050, expresados como valor actual, mientras que la reducción de los costes externos de la contaminación atmosférica sería de unos 75 000 millones de euros. Estas reducciones estarían impulsadas por otras políticas, pero serían posibles gracias a la adopción de la infraestructura. Se espera que la opción preferida tenga un impacto positivo en la innovación, en particular en el ámbito del desarrollo de los vehículos y buques de emisión cero o de baja emisión, los servicios innovadores para el usuario basados en una infraestructura común de datos y los modelos de negocio conexos, así como en el desarrollo de tecnologías de recarga y repostaje más innovadoras. Es probable que estas innovaciones refuercen la competitividad de la industria europea.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida? (o, en su defecto, de las opciones principales)

Los costes totales previstos de la infraestructura, incluidos los costes de capital y explotación de una infraestructura plenamente interoperable y de fácil utilización, ascenderían a entre 67 100 y 70 500 millones de euros en comparación con el valor de referencia del período 2021-2050, expresados como valor actual, de los cuales entre 60 300 y 63 700 millones de euros se destinarían a infraestructura viaria, 5 900 al transporte acuático y 900 a la aviación. No hay repercusiones negativas directas significativas en los ámbitos económico, social ni medioambiental.

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?

Las opciones de actuación aumentan la seguridad de la demanda del mercado a largo plazo en todos los Estados miembros. En general, esto beneficiará a todas las empresas que operan en este mercado. Especialmente en el mercado de la movilidad eléctrica, los nuevos operadores suelen ser pymes, que se beneficiarán de la implantación acelerada de la infraestructura de recarga en el marco de la Directiva y de las disposiciones relativas al intercambio de datos a través de los puntos de acceso nacionales de los Estados miembros. La competitividad de las empresas que operan en la instalación y la explotación de infraestructura de recarga y repostaje aumentará en todas las opciones de actuación, ya que el aumento de la demanda de las prácticas de recarga y repostaje, impulsado por las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂, no solo para turismos y furgonetas, sino también para vehículos pesados, mejorará la rentabilidad de las operaciones, lo que se complementará con el descenso de los costes de la tecnología.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Los costes para las autoridades públicas derivados de las obligaciones de revisión y actualización de los marcos de acción nacionales y de información sobre la ejecución son los mismos que en la hipótesis de referencia. En la hipótesis de referencia se calcula que ascenderían a 3 400 000 euros (126 000 euros por Estado miembro) por cada ciclo de informes en el contexto de los marcos de acción nacionales, que está previsto cada tres años. Los costes de seguimiento pueden aumentar en cierta medida, con vistas a informar sobre el cumplimiento de los estrictos objetivos fijados. No obstante, los costes adicionales en relación con el valor de referencia no pueden cuantificarse; además, la existencia de unos formatos de datos normalizados, la transferencia digitalizada de los datos y el sistema común de notificación a través de los puntos de acceso nacionales de los Estados miembros simplificarán la notificación en el marco de la Directiva. Se espera que una gran parte de las inversiones en infraestructura proceda de fondos privados. Sin embargo, especialmente en la fase inicial de desarrollo del mercado, las autoridades públicas tendrán que apoyar financieramente algunas de

las inversiones, e ir reduciendo la intensidad de las ayudas con el paso del tiempo. Hasta 2030, se espera que las autoridades públicas tengan que aportar una contribución media anual de 640 millones de euros (el 41 % de la inversión total). Para el período 2031-2050, la ayuda pública se calcula en una media anual de 450 millones de euros (el 10 % de la inversión total).

¿Habrá otras repercusiones significativas?

Los consumidores tendrán acceso a una infraestructura suficiente y plenamente interoperable, así como a la información y los servicios conexos, de manera que viajar con vehículos de emisión cero o de baja emisión por toda la Unión será más cómodo y previsible, ya que se habrá hecho frente a la cuestión de garantizar una información completa al usuario y unas opciones de pago adecuadas. Sin embargo, estos beneficios no pueden cuantificarse.

Proporcionalidad

Ninguna de las opciones de actuación va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos generales. La intervención propuesta garantiza la adopción de una infraestructura suficiente para la recarga y el repostaje de vehículos que utilizan combustibles alternativos en la Unión, necesaria para alcanzar la mayor ambición climática y energética fijada para 2030 y el objetivo general de lograr la neutralidad climática de aquí a 2050.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

La política se revisará al final de 2026, con el fin de evaluar el nivel de implantación de la infraestructura para los combustibles alternativos en relación con la adopción de vehículos de emisión cero y de baja emisión y los avances tecnológicos, en particular en el transporte acuático y la aviación, pero también en el ferrocarril, a fin de determinar la necesidad de una infraestructura para los combustibles alternativos en esos sectores.