



Bruselas, 19 de noviembre de 2021  
(OR. en)

13896/21

---

---

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

---

---

**TRANS 673  
CLIMA 373  
ECOFIN 1090  
AVIATION 282  
MAR 212  
ENV 875  
ENER 494  
CODEC 1473  
IND 347  
COMPET 818**

## INFORME

---

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. prec.:	ST 12495/21 + REV1
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 559 final
Asunto:	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 - Informe de situación/debate de orientación

---

*La Presidencia ha previsto un informe de situación y un debate de orientación sobre la propuesta de referencia para el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) del 9 de diciembre de 2021. Con el fin de informar a los ministros sobre los progresos realizados hasta la fecha y de propiciar un debate sobre las etapas siguientes, la Presidencia ha preparado un informe de situación (anexo I) y unas preguntas para el debate de orientación (anexo II).*

*Se ruega al Comité de Representantes Permanentes y al Consejo que tomen nota del informe de situación que figura en el anexo I. Se ruega al Consejo que trate los asuntos que figuran en el anexo II.*

**I. INTRODUCCIÓN**

El 14 de julio de 2021, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos como parte del paquete de medidas «Objetivo 55»<sup>1</sup> destinado a adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, utilización del suelo, transporte y fiscalidad para alcanzar el objetivo de la UE de una reducción interna neta de al menos el 55 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 con respecto a 1990.

El objetivo del paquete de medidas «Objetivo 55» es cumplir los objetivos acordados en la Legislación Europea sobre el Clima<sup>2</sup> para transformar profundamente la economía y la sociedad con vistas a un futuro más justo, más ecológico y más próspero. Reducir las emisiones en la próxima década es crucial para que Europa llegue a ser el primer continente climáticamente neutro del mundo de aquí a 2050 y para hacer realidad el Pacto Verde Europeo.

Para alcanzar el objetivo de situar a la UE en el camino hacia la neutralidad climática de aquí a 2050, sería necesaria una reducción del 90 %, aproximadamente, de las emisiones del transporte. La propuesta de referencia desempeñaría un papel capital en esta transformación, puesto que su principal objetivo es apoyar la implantación en toda la Unión de infraestructuras de recarga y de repostaje de combustibles alternativos de acceso público en el transporte por carretera, la aviación y el transporte acuático.

El objetivo de esta propuesta es triple:

- i) garantizar que exista una red de infraestructuras suficiente para la recarga o el repostaje de vehículos de carretera o buques con combustibles alternativos;
- ii) ofrecer alternativas al uso de motores a bordo (alimentados con combustibles fósiles) para los buques atracados o las aeronaves estacionadas, y
- iii) garantizar que la interoperabilidad y la facilidad de uso de las infraestructuras sean totales.

---

<sup>1</sup> El paquete de medidas consta de doce propuestas de la Comisión en los ámbitos de la energía, la fiscalidad, el comercio y el transporte; se esperan propuestas adicionales en el ámbito de la política energética antes de final de año. Tres propuestas legislativas están directamente relacionadas con las políticas de transporte: la propuesta de referencia, «ReFuelEU Aviation» y «FuelEU Maritime».

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

La propuesta de referencia presenta vínculos con otras propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55». En particular, la presente propuesta está estrechamente interrelacionada con la propuesta de reforma del Reglamento relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas y con la propuesta de reforma del Reglamento sobre normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados, que está prevista para el 2022. El ritmo de implantación de los grupos de recarga y las estaciones de repostaje, así como su interoperabilidad y facilidad de uso, influirán en la aceptación de los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Al mismo tiempo, el Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos tiene vínculos con «FuelEU Maritime», pero también guarda relación con la reducción de emisiones en la aviación. Además, la propuesta define los combustibles alternativos en consonancia con las disposiciones de la propuesta de reforma de la Directiva sobre fuentes de energía renovables.

## **II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES**

El Parlamento Europeo ha designado a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) responsable de la propuesta y ha nombrado ponente a D. Ismail Ertug (DE, S&D).

El Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones no han adoptado aún sus respectivos dictámenes sobre la propuesta.

## **III. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS**

Durante la Presidencia eslovena, la propuesta de referencia se trató en un número importante de reuniones del Grupo «Cuestiones y Redes Intermodales». Hasta la fecha, se han dedicado, total o parcialmente, catorce reuniones al estudio de la evaluación de impacto, a un examen artículo por artículo de la propuesta y al estudio y debate de una fórmula transaccional consolidada de la Presidencia<sup>3</sup>.

Además, la propuesta de Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos se abordó en el marco de un cambio de impresiones general sobre los tres expedientes relacionados con el transporte del paquete de medidas «Objetivo 55», que tuvo lugar en la reunión del Comité de Representantes Permanentes del 12 de noviembre de 2021.

El tema de la infraestructura para los combustibles alternativos se trató además en la reunión ministerial informal celebrada en Eslovenia en septiembre de 2021.

---

<sup>3</sup> ST 12495/21

La Presidencia eslovena preparó también el informe objeto del documento ST 13977/2, cuyo objetivo es presentar una situación general y una sinopsis global de los progresos realizados no solo en relación con esta propuesta, sino también con el paquete de medidas «Objetivo 55». El informe se centra en sus aspectos horizontales, como las interrelaciones entre las propuestas y las principales cuestiones planteadas en los debates habidos hasta la fecha. El presente informe se ha distribuido a todas las formaciones del Consejo responsables de las diferentes propuestas del paquete de medidas como documento de referencia.

#### **IV. PRINCIPALES PROBLEMAS POLÍTICOS Y AVANCES**

En el debate se ha manifestado un amplio apoyo a los objetivos y al planteamiento de principio de la propuesta. No obstante, ha quedado también de manifiesto que la propuesta es compleja debido a los aspectos técnicos y a las diferencias de punto de vista político. También porque algunos aspectos dependen de futuribles que no siempre son fáciles de prever en toda su extensión, como por ejemplo la definición de nodos urbanos en la reforma prevista del Reglamento de la RTE-T. Por ello, se necesita más tiempo para examinarla correctamente.

El examen de la propuesta ha puesto de manifiesto que es importante garantizar que los usuarios puedan estar seguros de la capacidad y disponibilidad de una infraestructura suficiente para los combustibles alternativos antes de decidir la compra y uso de vehículos o embarcaciones alimentados por dichos combustibles. Debe acelerarse el despliegue de la infraestructura de recarga o repostaje para seguir el ritmo previsto de las ventas de dichos vehículos y embarcaciones; de lo contrario, estos no serán comercializables y su aceptación se retrasará. Es igualmente importante ofrecer alternativas limpias a las embarcaciones alimentadas por combustibles fósiles atracadas en puertos y a las aeronaves de uso comercial estacionadas en las puertas de embarque o en los puestos de estacionamiento.

El examen muestra además que se requiere más tiempo para analizar plenamente los detalles de la propuesta sobre la base de todos los estudios de apoyo que aún no están a disposición del público. Por otra parte, es necesario seguir trabajando para perfeccionar los requisitos técnicos y obtener una perspectiva mejor del desarrollo de las futuras normas, en particular para comprender mejor la evolución futura del mercado de vehículos de transporte por carretera en el segmento de los vehículos pesados.

Se han debatido diferentes posibilidades en lo que respecta a los pagos ad hoc y a la itinerancia. El pago ad hoc se considera una función importante que debe estar disponible en los puntos de recarga y que podría complementar los pagos contractuales para la recarga y el repostaje en infraestructuras de acceso público.

Los Estados miembros entienden la importancia de hacer un seguimiento de las novedades, tanto de las tecnologías actuales como de las futuras. Esto también será importante para decidir cuándo y cómo debe actualizarse la legislación a la luz de la evolución del mercado y de las innovaciones tecnológicas. Aún así, será preciso hallar un equilibrio entre el grado de detalle de dichos marcos de acción nacionales y la frecuencia de sus actualizaciones.

## V. CONCLUSIONES

A partir del trabajo realizado hasta el momento, la Presidencia extrae las siguientes conclusiones:

1. Los Estados miembros están, en términos generales, de acuerdo con los objetivos de la propuesta.
2. No obstante, es preciso seguir trabajando y estudiando aspectos concretos:
  - las circunstancias específicas de los Estados miembros en relación con la densidad del tráfico y la cobertura geográfica;
  - el nivel de aspiraciones para cada uno de los modos de transporte y los distintos segmentos;
  - los requisitos para los servicios de pago, tanto para la recarga como para el repostaje de vehículos de transporte por carretera;
  - los marcos de acción nacionales y la manera de lograr que la información sobre estos planes aporte valor añadido.
3. Si bien la Presidencia considera que el primer texto transaccional constituye un paso importante, es necesario seguir trabajando para avanzar sustancialmente sobre esta propuesta.

En vista de lo anterior, se ruega al Comité de Representantes Permanentes y al Consejo que tomen nota del presente informe de situación sobre los trabajos relativos a la propuesta de reforma del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

*Durante la Presidencia eslovena, la propuesta y su evaluación de impacto han sido analizadas detenidamente en el Grupo «Cuestiones y Redes Intermodales». El debate general ha puesto de manifiesto que los Estados miembros atribuyen suma importancia a esta propuesta. No obstante, por su carácter sumamente técnico, la complejidad política de algunas de sus disposiciones y las diferentes circunstancias y evolución del mercado, es preciso dedicarle una atención cuidadosa y examinarla con más detenimiento.*

*Por lo que respecta a uno de los retos de esta propuesta, se ruega a los Estados miembros que manifiesten sus puntos de vista, en particular (aunque no únicamente), sobre lo siguiente:*

- ¿Cómo perciben la introducción gradual y la adopción por el mercado del segmento de los vehículos pesados alimentados por combustibles alternativos?*
- ¿Cómo prevén supervisar los progresos realizados en la implantación de infraestructuras públicas y privadas para la recarga y el repostaje de vehículos pesados de carretera?*
- ¿Qué incentivos o medidas específicas piensan que pudieran contribuir a facilitar una integración más rápida en la actividad cotidiana de los vehículos pesados de carretera de propulsión alternativa y, en consecuencia, contribuir al esfuerzo extraordinario necesario para alcanzar el objetivo intermedio de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030?*

---