



Bruxelas, 19 de novembro de 2021
(OR. en)

13896/21

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

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

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. ant.:	ST 12495/21 + REV 1
n.º doc. Com.:	COM(2021) 559 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho – Relatório intercalar/Debate de orientação

A Presidência previu, para o Conselho TTE (Transportes) de 9 de dezembro de 2021, um relatório intercalar e um debate de orientação sobre a proposta em epígrafe. A fim de informar os ministros sobre os progressos realizados até à data e de guiar um debate sobre as próximas etapas, a Presidência elaborou um relatório intercalar (anexo I) e preparou perguntas para o debate de orientação (anexo II).

Convida-se o Comité de Representantes Permanentes/Conselho a tomar nota do relatório intercalar constante do anexo I. Convida-se o Conselho a debruçar-se sobre as perguntas que constam do anexo II.

I. INTRODUÇÃO

A Comissão apresentou a proposta de regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR) ao Parlamento Europeu e ao Conselho em 14 de julho de 2021, no âmbito do pacote Objetivo 55¹, que visa tornar as políticas da UE em matéria de clima, energia, utilização dos solos, transportes e fiscalidade adequadas para alcançar a meta da UE de uma redução interna líquida de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030, em comparação com os valores de 1990.

O pacote Objetivo 55 visa alcançar os objetivos acordados na Lei Europeia em matéria de Clima², a fim de transformar radicalmente a economia e a sociedade com vista a um futuro mais justo, mais ecológico e mais próspero. A redução das emissões na próxima década é crucial para que a Europa se torne o primeiro continente com impacto neutro no clima até 2050 e para tornar o Pacto Ecológico Europeu uma realidade.

A fim de alcançar o objetivo de colocar a UE numa via para se tornar neutra em termos de impacto climático até 2050, seria necessária uma redução de cerca de 90 % das emissões provenientes dos transportes. A proposta em epígrafe desempenharia um papel central nesta transformação, uma vez que o seu principal objetivo é apoiar uma implantação à escala da União de infraestruturas acessíveis ao público para o carregamento e abastecimento de combustíveis alternativos nos setores do transporte rodoviário, da aviação e do transporte por via navegável.

O objetivo da presente proposta tem três vertentes:

- i) assegurar a existência de uma rede de infraestruturas suficiente para o carregamento ou abastecimento de veículos rodoviários ou embarcações com combustíveis alternativos;
- ii) proporcionar alternativas à utilização de motores a bordo (alimentados por combustíveis fósseis) para embarcações atracadas ou aeronaves estacionadas, e
- iii) assegurar a plena interoperabilidade e a facilidade de utilização da infraestrutura.

¹ O pacote é composto por doze propostas da Comissão nos domínios da energia, do ambiente, da fiscalidade, do comércio e dos transportes; aguarda-se ainda a apresentação de propostas adicionais no domínio da política energética antes do final do ano. Três propostas legislativas estão diretamente relacionadas com as políticas de transportes: a proposta em epígrafe, a iniciativa ReFuelUE Aviação e a iniciativa FuelUE Transportes Marítimos.

² Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 ("Lei europeia em matéria de clima") (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

A proposta em epígrafe está estreitamente ligada a outras propostas do pacote Objetivo 55. A proposta está fortemente ligada, em particular, à proposta de revisão do regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros e à proposta de revisão do regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ aplicáveis aos veículos pesados, prevista para 2022. e. O ritmo de implantação das plataformas de carregamento e das estações de abastecimento, bem como a sua interoperabilidade e facilidade de utilização, influenciarão a aceitação de veículos com um nível nulo ou baixo de emissões. Ao mesmo tempo, o AFIR está ligado à FuelUE Transportes Marítimos, mas é igualmente relevante para a redução das emissões provenientes do setor da aviação. Além disso, a proposta define combustíveis alternativos em conformidade com as disposições da proposta de revisão da Diretiva Energias Renováveis.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

O Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como a comissão competente para esta proposta e Ismail Ertug (DE, S&D) como relator.

O Comité Económico e Social Europeu e o Comité das Regiões ainda não adotaram os seus pareceres sobre a proposta.

III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

Durante a Presidência eslovena, a proposta em epígrafe foi abordada num número significativo de reuniões a nível do Grupo das Questões Intermodais e Redes. Até à data, foram realizadas catorze reuniões total ou parcialmente dedicadas à análise da avaliação de impacto, a uma análise artigo a artigo da proposta e à análise e ao debate de um texto de compromisso consolidado da Presidência³.

Além disso, a proposta de regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR) foi analisada no âmbito de uma troca de pontos de vista mais ampla sobre os três dossiês do pacote Objetivo 55 relacionados com os transportes, que teve lugar na reunião do Comité de Representantes Permanentes de 12 de novembro de 2021.

A questão da infraestrutura para combustíveis alternativos também foi abordada na reunião ministerial informal realizada em setembro de 2021, na Eslovénia.

³ ST 12495/21

A Presidência eslovena elaborou igualmente o relatório que consta do documento ST 13977/21, a fim de fazer o ponto da situação global e apresentar uma panorâmica dos progressos realizados, não só no que toca a esta proposta, mas também no que se refere ao pacote Objetivo 55. O relatório centra-se nos seus aspetos horizontais, tais como as interligações entre as propostas, e nas principais questões suscitadas durante os debates realizados até à data. O relatório foi distribuído, enquanto documento de base, a todas as formações do Conselho responsáveis pelas diferentes propostas do pacote.

IV. PRINCIPAIS QUESTÕES POLÍTICAS E PROGRESSOS

O debate revelou um amplo apoio aos objetivos e à abordagem de princípio da proposta. No entanto, revelou também que a proposta é complexa devido a aspetos técnicos e a diferentes pontos de vista políticos, bem como ao facto de certos aspetos dependerem de desenvolvimentos futuros que nem sempre são fáceis de antecipar na totalidade, como, por exemplo, a definição de nós urbanos à luz da revisão prevista do regulamento RTE-T. Por conseguinte, é necessário mais tempo para efetuar uma análise adequada da proposta.

A análise da proposta demonstrou que é importante garantir que os utilizadores possam ter certezas quanto à capacidade e à disponibilidade de infraestruturas suficientes para combustíveis alternativos antes de decidirem adquirir e utilizar veículos ou embarcações movidos a combustíveis alternativos. É necessário acelerar a implantação de infraestruturas de carregamento ou abastecimento a fim de acompanhar o ritmo previsto de venda desses veículos e embarcações. Caso contrário, estes não serão comercializáveis e a sua aceitação será adiada. É igualmente importante prever alternativas limpas para as embarcações alimentadas a combustíveis fósseis atracadas nos portos e para as aeronaves para uso comercial estacionadas nas portas de embarque ou em posições remotas.

A análise revela ainda que é necessário mais tempo para analisar cabalmente os detalhes da proposta com base em todos os estudos de apoio que ainda não estão disponíveis ao público. Além disso, é necessário continuar a trabalhar no sentido de aperfeiçoar os requisitos técnicos e obter uma melhor visão do desenvolvimento de futuras normas, nomeadamente a fim de compreender melhor a evolução futura do mercado de veículos de transporte rodoviário no segmento dos veículos pesados.

Foram debatidas diferentes possibilidades no que diz respeito aos métodos de pagamento *ad hoc* e à itinerância. Os métodos de pagamento *ad hoc* são considerados uma função importante que deverá estar disponível nos pontos de carregamento e que poderá complementar os pagamentos baseados em contratos aquando do carregamento e abastecimento em infraestruturas acessíveis ao público.

Os Estados-Membros compreendem a importância de acompanhar a evolução das tecnologias atuais e futuras, o que será igualmente importante para decidir quando e como é que a legislação terá de ser atualizada, tendo em conta a evolução do mercado e as inovações tecnológicas. No entanto, será importante encontrar um equilíbrio entre o nível de pormenor desses quadros de ação nacionais e a frequência das respetivas atualizações.

V. CONCLUSÕES

Com base no trabalho realizado até à data, a Presidência retira as seguintes conclusões:

1. De um modo geral, os Estados-Membros concordam com os objetivos da proposta.
2. No entanto, alguns aspetos específicos exigem uma análise e um trabalho mais aprofundados:
 - as circunstâncias específicas dos Estados-Membros relacionadas com a densidade do tráfego e a cobertura geográfica;
 - o nível de ambição para cada um dos modos de transporte e os diferentes segmentos;
 - os requisitos aplicáveis aos serviços de pagamento, tanto para o carregamento como para o abastecimento de veículos de transporte rodoviário;
 - os quadros de ação nacionais e a forma de garantir o valor acrescentado da comunicação de informações sobre esses planos;
3. Embora a Presidência considere que o primeiro texto de compromisso constitui um passo importante, é necessário prosseguir os trabalhos a fim de realizar progressos substanciais no que toca à presente proposta.

À luz do que precede, convida-se o Comité de Representantes Permanentes e o Conselho a tomarem nota do presente relatório intercalar sobre os trabalhos relativos à proposta de revisão do regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

Durante a Presidência eslovena, a proposta e a sua avaliação de impacto foram cuidadosamente analisadas ao nível do Grupo das Questões Intermodais e Redes. O debate global demonstrou que os Estados-Membros atribuem uma importância significativa à presente proposta. No entanto, a sua natureza altamente técnica, a complexidade política de algumas disposições, as diferentes circunstâncias e a evolução do mercado exigem particular atenção e uma análise mais aprofundada.

Tendo em conta um dos desafios da presente proposta, convidam-se os Estados-Membros a partilharem os seus pontos de vista, nomeadamente sobre o seguinte:

- Como encaram a introdução gradual e a aceitação pelo mercado de veículos movidos a combustíveis alternativos no segmento dos veículos pesados?*
- Como tencionam acompanhar os progressos realizados na implantação de infraestruturas públicas e privadas para o carregamento e abastecimento de veículos rodoviários pesados?*
- Consideram que existem medidas ou incentivos específicos que sejam suscetíveis de facilitar uma integração mais rápida nas atividades quotidianas dos veículos rodoviários pesados movidos a combustíveis alternativos e, conseqüentemente, contribuir para o esforço suplementar que é necessário para alcançar a meta intermédia de redução das emissões de gases com efeito de estufa até 2030?*
