



Bruxelles, 19 noiembrie 2021  
(OR. en)

13896/21

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2021/0223(COD)**

---

---

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

## **RAPORT**

---

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 12495/21 + REV1
Nr. doc. Csie:	COM(2021) 559 final
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului - Raport intermediar/dezbatere de orientare

---

*Președinția a prevăzut ca în cadrul Consiliului TTE (Transporturi) care se va desfășura la 9 decembrie 2021 să fie prezentat un raport intermediar și să aibă loc o dezbatere de orientare cu privire la propunerea sus-menționată. Pentru a informa miniștrii cu privire la progresele înregistrate până în prezent și pentru a orienta discuția privind etapele următoare, președinția a pregătit un raport intermediar (anexa I) și întrebări pentru dezbaterea de orientare (anexa II).*

*Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul este invitat să ia act de raportul intermediar care figurează în anexa I. Consiliul este invitat să abordeze chestiunile care figurează în anexa II.*

**I. INTRODUCERE**

La 14 iulie 2021, Comisia a înaintat Parlamentului European și Consiliului propunerea de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (RICA), ca parte a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”<sup>1</sup>, care vizează adaptarea politicilor UE în domeniul climei, al energiei, al utilizării terenurilor, al transporturilor și al impozitării în vederea îndeplinirii obiectivului UE de reducere internă netă cu cel puțin 55 % a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030, comparativ cu 1990.

Obiectivul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” este atingerea țintelor convenite în Legea europeană a climei<sup>2</sup>, astfel încât să se transforme în mod fundamental economia și societatea pentru un viitor mai echitabil, mai verde și mai prosper. Reducerea emisiilor în următorul deceniu este esențială pentru ca Europa să devină primul continent al lumii neutru din punct de vedere climatic până în 2050 și pentru ca Pactul verde european să devină o realitate.

Pentru a atinge obiectivul de a plasa UE pe calea către neutralitatea climatică până în 2050, ar fi necesară o reducere cu aproximativ 90 % a emisiilor generate de transporturi. Propunerea de mai sus ar juca un rol esențial în această transformare, deoarece obiectivul său principal este de a sprijini instalarea la nivelul întregii Uniuni a unei infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului pentru combustibili alternativi în sectorul transportului rutier, în sectorul aviației și în sectorul naval.

Obiectivul acestei propuneri este triplu:

- (i) să se asigure că există o rețea suficientă de infrastructură pentru (re)încărcarea sau (re)alimentarea cu combustibili alternativi a vehiculelor rutiere sau a navelor;
- (ii) să ofere alternative la utilizarea motoarelor de la bord (alimentate cu combustibili fosili) în cazul navelor aflate la dană sau al aeronavelor staționare și
- (iii) să asigure interoperabilitatea deplină și ușurința de utilizare a infrastructurii.

---

<sup>1</sup> Pachetul cuprinde 12 propuneri ale Comisiei în domeniul energiei, al mediului, al impozitării, al comerțului și al transporturilor; se așteaptă încă propuneri suplimentare în domeniul politicii energetice până la sfârșitul acestui an. Trei propuneri legislative sunt direct legate de politicile din domeniul transporturilor: propunerea de mai sus, ReFuel în domeniul aviației și FuelEU în domeniul maritim.

<sup>2</sup> Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021).

Propunerea de mai sus are interconexiuni cu alte propuneri din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. În special, această propunere este strâns legată de propunerea de revizuire a Regulamentului privind standardele de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camioane și de propunerea de revizuire a Regulamentului privind standardele de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru vehiculele grele, care este prevăzută pentru 2022. Ritmul instalării grupurilor de (re)încărcare și a stațiilor de (re)alimentare, precum și interoperabilitatea acestora și ușurința de utilizare vor influența adoptarea vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute. În același timp, RICA are legături cu FuelEU în domeniul maritim, dar are relevanță și pentru reducerea emisiilor în sectorul aviației. În plus, propunerea definește combustibilii alternativi în concordanță cu dispozițiile propunerii de revizuire a Directivei privind energia din surse regenerabile.

## **II. LUCRĂRILE DIN CADRUL ALTOR INSTITUȚII**

Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisie responsabilă de această propunere și pe dl Ismail Ertug (DE, S&D) în calitate de raportor.

Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor nu și-au adoptat încă avizele cu privire la propunere.

## **III. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI ȘI AL GRUPURILOR SALE DE PREGĂTIRE**

În cursul președinției slovene, propunerea sus-menționată a fost abordată în cadrul unui număr semnificativ de reuniuni la nivelul Grupului de lucru pentru chestiuni intermodale și rețele. Până în prezent, 14 reuniuni au fost dedicate exclusiv sau parțial examinării evaluării impactului, examinării articol cu articol a propunerii și examinării și discutării unui compromis consolidat al președinției<sup>3</sup>.

În plus, propunerea RICA a fost abordată în cadrul unui schimb de opinii mai amplu cu privire la cele trei dosare legate de transporturi din pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, care a avut loc în cadrul reuniunii Comitetului Reprezentanților Permanenți din 12 noiembrie 2021.

Subiectul infrastructurii pentru combustibili alternativi a fost discutat, de asemenea, în cadrul reuniunii ministeriale informale din Slovenia din septembrie 2021.

---

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

De asemenea, președinția slovenă a elaborat raportul ST 13977/21 cu scopul de a prezenta situația generală și imaginea de ansamblu a progreselor înregistrate nu numai cu privire la această propunere, ci și, în general, cu privire la pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”. Raportul se axează pe aspectele sale orizontale, cum ar fi interconexiunile dintre propuneri, și principalele chestiuni aduse în discuție până în prezent. Acest raport a fost distribuit ca document de referință tuturor formațiunilor Consiliului responsabile de diferitele propuneri ale pachetului.

#### **IV. PRINCIPALELE ASPECTE POLITICE ȘI PROGRESELE ÎNREGISTRATE**

Concluzia desprinsă în urma discuțiilor a fost că, pe de o parte, există un sprijin larg pentru obiectivele și abordarea de principiu ale propunerii. Pe de altă parte, însă, propunerea este complexă din cauza aspectelor tehnice și a diferitelor puncte de vedere politice. Aceasta se datorează și faptului că anumite aspecte se bazează pe evoluții viitoare care nu sunt întotdeauna ușor de anticipat în întregime, cum ar fi, de exemplu, definiția nodurilor urbane în revizuirea preconizată a Regulamentului TEN-T. Prin urmare, este nevoie de mai mult timp pentru a fi examinată adecvat.

Examinarea propunerii a arătat că este important să se asigure că utilizatorii pot fi siguri de capacitatea și disponibilitatea unei infrastructuri suficiente pentru combustibilii alternativi înainte de a decide să achiziționeze și să utilizeze vehicule sau nave care utilizează combustibili alternativi. Trebuie accelerată instalarea infrastructurii de (re)încărcare sau de (re)alimentare pentru a respecta viteza preconizată de vânzare a unor astfel de vehicule și nave, în caz contrar vehiculele și navele respective nu vor fi comercializabile, iar adoptarea lor va fi amânată. Este la fel de important să se ofere alternative curate la navele pe bază de combustibili fosili aflate la dană în porturi și la aeronavele de uz comercial staționate la porți sau în poziții de ieșire de pe aeroport.

Examinarea indică, de asemenea, că este nevoie de mai mult timp pentru a analiza pe deplin detaliile propunerii pe baza tuturor studiilor care vin în sprijinul acesteia și care nu sunt încă disponibile publicului. În plus, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a adapta cerințele tehnice și pentru a obține o viziune mai bună asupra elaborării unor standarde viitoare, în special pentru a înțelege mai bine evoluțiile viitoare de pe piața vehiculelor de transport rutier în segmentul vehiculelor grele.

Au fost discutate diferite posibilități în ceea ce privește plățile ad-hoc și serviciile de roaming. Plata ad-hoc este considerată o funcție importantă care ar trebui să fie disponibilă la punctele de reîncărcare și care ar putea completa plățile bazate pe contract pentru reîncărcarea și realimentarea în infrastructurile accesibile publicului.

Statele membre înțeleg rolul important al monitorizării evoluțiilor tehnologiilor, atât ale celor actuale, cât și ale celor viitoare. Acest lucru va fi important și pentru a decide când și în ce fel ar trebui actualizată legislația în contextul dezvoltării pieței și al inovațiilor tehnologice. Cu toate acestea, va fi important să se găsească un echilibru între nivelul de detaliere al acestor cadre naționale de politică și frecvența actualizărilor acestora.

## V. CONCLUZII

Pe baza lucrărilor desfășurate până în prezent, președinția trage următoarele concluzii:

1. În general, statele membre sunt de acord cu obiectivele propunerii.
2. Există însă aspecte specifice care necesită o examinare și eforturi suplimentare:
  - circumstanțele specifice din statele membre legate de densitatea traficului și de acoperirea geografică;
  - nivelul de ambiție pentru fiecare dintre modurile de transport și pentru diferitele segmente;
  - cerințele referitoare la serviciile de plată, atât pentru reîncărcarea, cât și pentru realimentarea vehiculelor de transport rutier;
  - cadrele naționale de politică și modul în care se poate asigura valoarea adăugată a raportării cu privire la aceste planuri;
3. Prin urmare, deși președinția consideră că primul text de compromis reprezintă un pas important, sunt necesare lucrări suplimentare pentru a se înregistra progrese substanțiale cu privire la această propunere.

Având în vedere cele de mai sus, Comitetul Reprezentanților Permanenți și Consiliul sunt invitate să ia act de prezentul raport intermediar realizat pe marginea lucrărilor referitoare la propunerea de revizuire a Regulamentului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

*În cursul președinției slovene, propunerea și evaluarea impactului aferentă au fost analizate în detaliu la nivelul Grupului de lucru pentru chestiuni intermodale și rețele. Din discuțiile generale a reieșit faptul că statele membre acordă o importanță deosebită acestei propuneri. Cu toate acestea, având în vedere caracterul său foarte tehnic, complexitatea politică a anumitor dispoziții, precum și diferitele circumstanțe și evoluții ale pieței este nevoie de o atenție deosebită și de o examinare suplimentară.*

*Având în vedere una dintre provocările acestei propuneri, statele membre sunt invitate să își prezinte opiniile în special cu privire la următoarele aspecte, dar nu numai:*

- Cum întrevăd acestea etapa introducerii și adoptării pe piață a segmentului vehiculelor grele alimentate cu combustibili alternativi?*
- Cum intenționează acestea să monitorizeze progresele înregistrate în implementarea infrastructurilor publice și private pentru reîncărcarea și realimentarea vehiculelor rutiere grele?*
- Consideră acestea că ar trebui să existe stimulente sau măsuri specifice care ar putea contribui la facilitarea unei integrări mai rapide în activitatea de zi cu zi a vehiculelor rutiere grele alimentate alternativ și, prin urmare, ar putea contribui la eforturile suplimentare necesare pentru atingerea obiectivului intermediar de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030?*

---