

Bruxelles, 8.11.2017  
COM(2017) 652 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,  
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL  
REGIUNILOR**

**Spre o utilizare cât mai largă a combustibililor alternativi - un plan de acțiune privind  
infrastructura pentru combustibili alternativi, conform articolului 10 alineatul (6) din  
Directiva 2014/94/UE, inclusiv evaluarea cadrelor naționale de politică conform  
articolului 10 alineatul (2) din Directiva 2014/94/UE**

{SWD(2017) 365 final}

## 1. INTRODUCERE: CUM SĂ FACEM EUROPA LIDER MONDIAL ÎN DOMENIUL DECARBONIZĂRII

Așa cum a solicitat președintele Comisiei în discursul său din 2017 privind starea Uniunii, din septembrie 2017, Uniunea Europeană (UE) trebuie să devină **lider mondial în domeniul decarbonizării**. Pentru a îndeplini angajamentele asumate de UE la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice de la Paris, trebuie accelerată decarbonizarea sectorului transporturilor, pentru a asigura faptul că emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de poluanți atmosferici descresc în mod ferm spre zero până la jumătatea secolului.

O dată cu Strategia sa pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon<sup>1</sup>, Comisia a arătat deja cum poate UE să atingă acest obiectiv. Ca urmare a acestei strategii, în Comunicarea Comisiei intitulată *„Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”*, se arată că ambiția UE trebuie să fie să înregistreze progrese rapide înspre un sistem de mobilitate mai curat, mai competitiv și mai bine conectat până în anul 2025<sup>2</sup>.

Acest plan de acțiune face parte din al doilea pachet de propuneri și inițiative esențiale pentru decarbonizarea sectorului transporturilor. Prezentat în cadrul Comunicării Comisiei *„Realizarea obiectivelor privind mobilitatea cu emisii scăzute - O Uniune Europeană care protejează planeta, care își capacitează consumatorii și care își apără industria și lucrătorii” - COM (2017) 675 final*, cel de-al doilea pachet privind mobilitatea include o combinație de măsuri orientate atât spre cerere, cât și spre ofertă și menite să accelereze tranziția către o mobilitate cu emisii reduse sau cu emisii zero și să consolideze competitivitatea sectorului european al mobilității și al transporturilor<sup>3</sup>.

Întrucât încă circa 95 % dintre vehiculele de pe șosele consumă combustibili tradiționali, inclusiv amestecuri cu biocombustibili din surse regenerabile, numărul de vehicule și de nave din UE care funcționează cu energie din surse alternative<sup>4</sup> este prea scăzut. Anumite probleme persistente continuă să creeze **obstacole pe piață** în calea utilizării lor. Acestea includ lipsa infrastructurii de reîncărcare și de realimentare a vehiculelor și a navelor, o dezvoltare insuficientă a rețelelor de alimentare inteligente și dificultăți de utilizare cu ușurință a infrastructurii pentru consumatori. Pentru ca UE să treacă cu succes la o mobilitate cu emisii reduse sau cu emisii zero, **este necesară o abordare integrată**. Este nevoie de un cadru politic comun pentru vehicule, infrastructuri, rețele de energie electrică, stimulente economice și servicii digitale care să funcționeze la toate nivelurile din UE, naționale, regionale și locale.

Prezentul plan de acțiune evidențiază acțiunile menite să completeze și să îmbunătățească punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică în temeiul Directivei 2014/94/UE privind infrastructura pentru combustibilii alternativi pentru a ajuta la crearea unei

---

<sup>1</sup> COM (2016) 501 final.

<sup>2</sup> COM (2017) 283 final.

<sup>3</sup> COM (2017) 675 final.

<sup>4</sup> În special cu referire la cele care funcționează pe bază de electricitate, gaz natural [gaz natural comprimat (GNC)], gaz natural lichefiat (GNL), hidrogen și gaz petrolier lichefiat (GPL), care au nevoie de soluții specifice în ceea ce privește infrastructura.

**infrastructuri de bază interoperabile în UE până în 2025**, în special cu referire la coridoarele rețelei centrale din cadrul rețelei transeuropene de transport (TEN-T), astfel încât vehiculele și navele să poată fi folosite cu ușurință la traversarea granițelor și pe distanțe mari. Pentru aceasta, este esențial un acord rapid între toți actorii din sectorul public și privat cu privire la o abordare comună a interoperabilității serviciilor.

Instalarea în continuare a infrastructurii va necesita **investiții publice și private semnificative**. Combinarea subvențiilor nerambursabile cu finanțarea rambursabilă trebuie să devină standard, acolo unde este fezabilă. Este necesar ca diferitele instrumente de sprijin la nivelul UE să conlucreze efectiv. În acest sens, Comisia va consolida coordonarea instrumentelor de finanțare ale UE și se va strădui să creeze sinergii cu acțiunile de la nivel național și local, pentru a crește impactul finanțării UE. De asemenea, se va ocupa și de alte chestiuni esențiale pentru instalarea infrastructurii de alimentare cu combustibili, cum ar fi integrarea sistemelor energetice și de transport.

## **2. CARE ESTE SITUAȚIA ACTUALĂ?**

### **2.1. Situația actuală și estimările privind necesitățile**

Instalarea **infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi a început recent să prindă avânt**. În ultimii ani, s-au înregistrat progrese importante, și datorită finanțării UE. Potrivit Observatorului european privind combustibilii alternativi, la sfârșitul lunii septembrie 2017, erau disponibile 118 000 de puncte de reîncărcare accesibile public pentru vehicule electrice, 3 458 de puncte de realimentare pentru vehicule și nave cu gaz natural comprimat (GNC) sau cu gaz natural lichefiat (GNL) și 82 de puncte de realimentare pentru vehicule cu hidrogen.

Acum, UE trebuie **să accelereze instalările în două zone**: mai întâi, în cadrul rețelei centrale și al rețelei globale TEN-T. În acest scop, Comunicarea „Europa în mișcare” din mai 2017 a stabilit ca obiectiv **instalarea unei infrastructuri de bază pentru rețeaua centrală până cel târziu în 2025**.

În al doilea rând, infrastructura din **zonele urbane și suburbane**, unde se folosesc în majoritatea timpului vehiculele, trebui extinsă. Comisia preconizează că investițiile în aceste două domenii vor produce efecte de levier și asupra instalării de infrastructuri în alte zone.

Crearea infrastructurii de bază pentru rețeaua centrală TEN-T pare să fie cea mai puțin dificilă dintre sarcini. Se estimează că **echiparea coridoarelor va necesita investiții în valoare de 1,5 miliarde EUR până în 2025**<sup>5</sup>. Lacunele privesc în special punctele de reîncărcare pentru vehiculele electrice, dar, în unele zone, ele privesc și punctele de realimentare pentru vehiculele cu gaz natural lichefiat (GNL).

**Extinderea rețelei globale de transport necesită eforturi mai mari.**

Nivelul ambițiilor diferă de la un stat membru la altul.

---

<sup>5</sup> Wainwright, S. și Peters, J. (2016) *Clean Power for Transport Infrastructure Deployment* („Energie curată pentru instalarea infrastructurii de transport”). Raport final pentru Comisia Europeană. Bruxelles.

De exemplu, numai două state membre oferă peste 100 de puncte de reîncărcare pentru *vehiculele electrice* la 100 000 de locuitori ai orașelor<sup>6</sup>.

În ceea ce privește *gazul natural*, acțiunile planificate de statele membre în cadrele lor naționale de politică prevăd ca, până în 2025, să se dea în folosință între 2 599 și 2 634 puncte de realimentare cu GNC suplimentare și respectiv între 256 și 431 de puncte de realimentare cu GNL, deși capacitatea suplimentară prevăzută de cadrele naționale de politică va fi concentrată în doar câteva state membre.

În privința *hidrogenului*, în urma studiului de impact al propunerii privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camioane după anul 2020, ponderea posibilă pe piață a vehiculelor cu hidrogen în anul 2025 se estimează că va fi de 0,3 %-0,4 % din totalul parcului auto. În acest scenariu, cele 820-842 de stații de realimentare prevăzute de cadrele naționale de politică se așteaptă să deservescă nevoile de realimentare a 0,9-1,1 milioane de vehicule<sup>7</sup>.

Analiza cadrelor naționale de politică în temeiul Directivei 2014/94/UE a dus la următoarele **estimări cu privire la nevoile de investiții în infrastructură de către statele membre**, inclusiv pentru coridoarele rețelei centrale TEN-T<sup>8</sup>:

- *Electricitate*: până la 904 milioane EUR până în 2020<sup>9</sup>.
- *GNC*: până la 357 de milioane EUR până în 2020 și până la 600 de milioane EUR până în 2025 pentru vehiculele rutiere cu GNC<sup>10</sup>.
- *GNL*: până la 257 de milioane EUR până în 2025 pentru vehicule rutiere cu GNL. Pentru GNL pentru transportul naval, până la 945 de milioane EUR în porturile maritime din coridoarele rețelei centrale TEN-T până în 2025 și respectiv până la 1 miliard EUR în porturile interioare din coridoarele rețelei centrale TEN-T până în 2030.
- *Hidrogen*: până la 707 milioane EUR până în 2025.

În ceea ce privește **electricitatea**, planurile naționale se situează sub estimările Comisiei în materie de infrastructură. Pentru vehiculele electrice, studiul de impact al Directivei 2014/94/UE a luat în considerare un punct de referință conservator, de doar 4 milioane de vehicule electrice pe șosea până în 2020. Referința reprezintă o creștere semnificativă față de nivelul actual, dar corespunde totuși unui procent de doar 1,5 % din parcul auto din prezent.

O creștere mai rapidă a numărului de vehicule electrice, care ar duce la o pondere de 7 % până în 2025, așa cum estimează studiul de impact realizat cu privire la propunerea de standarde de performanță privind emisiile de CO<sub>2</sub> pentru autoturisme și camioane după anul 2020<sup>11</sup>, conduce la nevoi de investiții și mai mari:

<sup>6</sup> Acestea sunt Țările de Jos și Danemarca, potrivit Observatorului european privind combustibilii alternativi.

<sup>7</sup> Considerând că fiecare stație deservește aproximativ 1 200 de vehicule. Comparativ, cele 256 de milioane de vehicule de pe șoselele din UE sunt în prezent deservite de 115 700 de stații de alimentare convenționale.

<sup>8</sup> SWD(2017) 365.

<sup>9</sup> Cadrele naționale de politică impun ținte numai până în 2020.

<sup>10</sup> Luând în considerare un cost total pentru 937 de puncte de realimentare cu GNC (în 2020 față de prezent) și respectiv pentru 1 575 (în 2025 față de prezent) planificate pentru construcție conform cadrelor naționale de politică.

<sup>11</sup> Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2017) 650.

- Până în 2020, ar fi necesare 440 000 de puncte de reîncărcare accesibile publicului, o creștere semnificativă față de prezent<sup>12</sup>. Această estimare ar putea necesita investiții în punctele de reîncărcare accesibile publicului în valoare de până la 3,9 miliarde EUR.
- Până în 2025, ar fi necesare de cinci ori mai multe sau circa 2 milioane de puncte de reîncărcare accesibile publicului. Dacă ponderea infrastructurii cu încărcare rapidă ar crește la 5-15 % din totalul infrastructurii de încărcare, ar putea fi necesare investiții de ordinul a 2,7-3.8 miliarde EUR pe an începând din 2021<sup>13</sup>. Majoritatea acestor investiții ar fi necesare în *zonele urbane*<sup>14</sup>.

În ceea ce privește **gazul natural și hidrogenul**, acțiunile planificate de statele membre în cadrele lor naționale de politică și estimările Comisiei concordă.

În total, **nevoile de investiții totale estimate** pentru infrastructura de alimentare cu combustibili alternativi accesibilă publicului din UE se ridică la aproximativ **5,2 miliarde EUR până în 2020**, cu un necesar suplimentar de **16-22 miliarde EUR până în 2025**.

Pentru a face față acestor nevoi semnificative, sprijinul financiar public ar trebui utilizat pentru a genera investiții private substanțiale, inclusiv prin forme inovatoare de finanțare.

Trebuie remarcat faptul că orice estimare a nevoilor de investiții este afectată de **numeroase incertitudini**, legate de densitatea infrastructurii de încărcare rapidă sau lentă, de cererea de vehicule și de evoluția tehnologiei (de exemplu, a puterii bateriilor).

Prin urmare, Comisia salută faptul că principalii producători europeni de vehicule s-au angajat recent să scoată pe piață un număr mai mare de vehicule cu baterii electrice până în 2020<sup>15</sup>. Acest lucru creează mai multă certitudine pentru investițiile în infrastructură. Comisia solicită sectorului automobilelor să-și mențină și să-și sporească investițiile și în alte tehnologii cu emisii scăzute și cu emisii zero.

Având în vedere incertitudinile considerabile, este extrem de importantă scăderea riscurilor pentru investitorii privați cu ajutorul unor instrumente dedicate de minimizare a riscurilor, cum ar fi împrumuturile specializate sau garanțiile emise de sectorul public. În plus, este necesară o orientare politică clară pe termen lung. În această privință, joacă un rol esențial cadrele naționale de politică elaborate în temeiul Directivei 2014/94/UE.

<sup>12</sup> Estimarea se bazează pe presupunerea că, pentru fiecare vehicul, sunt necesare 1,1 puncte de reîncărcare. Mai mult, 1 din 10 puncte de reîncărcare vor fi accesibile publicului. Pe lângă punctele de reîncărcare accesibile publicului, în această situație, ar fi necesare circa 4 milioane de puncte de reîncărcare private.

<sup>13</sup> Estimările de costuri sunt de circa 5 000 EUR pentru stațiile cu încărcare normală și de circa 30 000 EUR pentru stațiile cu încărcare rapidă, în medie.

<sup>14</sup> Presupunând că 70 % din nevoile de infrastructură se situează în zonele urbane (și ținând seama de faptul că peste 70 % din populația UE trăiește în zone urbane), rezultă că, până în 2020, sunt necesare investiții în valoare de 2,7 miliarde EUR. După 2020 și până în 2025, ar putea fi necesare investiții anuale în zonele urbane de 1,9-2,7 miliarde EUR.

<sup>15</sup> Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2017) 366.

## 2.2. Cadrele naționale de politică privind infrastructura pentru combustibilii alternativi

Directiva 2014/94/UE prevede că statele membre trebuie să instituie cadre naționale de politică care să prevadă o acoperire minimă cu infrastructură până în 2020, 2025 și 2030, în funcție de tipul de combustibil, și să notifice aceste cadre Comisiei până la 18 noiembrie 2016<sup>16</sup>. În temeiul articolului 3 alineatul (1) din directivă, cadrele naționale de politică trebuie **să prevadă ținte și obiective clare pe termen lung și să stipuleze măsurile de sprijin necesare**, pentru a oferi certitudine politică pe termen lung pentru piețe.

Așa cum prevede articolul 10 alineatul (2) din directivă, Comisia a evaluat cadrele naționale de politică și coerența acestora la nivelul Uniunii. Ea a evaluat dacă cadrele naționale de politică permit statelor membre în cauză să își atingă țintele și obiectivele pe care și le-au asumat în conformitate cu articolul 3 alineatul (1). Prezenta comunicare prezintă în continuare evaluarea menționată.

**Exhaustivitatea, coerența și ambiția cadrelor naționale de politică variază considerabil**<sup>17</sup>. La data de 6 noiembrie 2017, numai 8 din 25 de cadre naționale de politică<sup>18</sup> respectau pe deplin cerințele<sup>19</sup>. 2 state membre nu și-au depus cadrele naționale de politică până în prezent<sup>20</sup>. Din perspectiva UE, cadrele naționale de politică nu sunt coerente în ceea ce privește prioritățile pe care și le stabilesc și cât de ambițioase sunt cu privire la diferenții combustibili alternativi. Ambiția statelor membre de a schimba situația actuală variază puternic, atât în ceea ce privește adoptarea estimată a vehiculelor și a navelor care funcționează pe bază de energie din surse alternative, cât și în ceea ce privește infrastructura conexă. Și mai important, doar câteva dintre cadrele naționale stabilesc ținte și obiective clare și suficiente și propun măsuri de sprijin<sup>21</sup>. Unul dintre cadrele naționale de politică nu conține nicio țintă.

### *Electricitatea*

Toate cadrele naționale de politică stabilesc ținte pentru infrastructura de reîncărcare pentru vehiculele electrice. **Cu toate acestea, nivelul ambiției variază considerabil de la un stat membru la altul.** Planificând un număr cu mult sub 200 000 de puncte de reîncărcare accesibile publicului până în 2020, cadrele naționale de politică ținesc deja sub necesarul estimat de Comisie și prezentat în secțiunea 2.1. Lipsite de ambiție, 6 cadre naționale de politică stabilesc ținte care au fost aproape atinse deja. Altele stabilesc ținte ambițioase, dar care vor fi dificil de atins prin măsurile de politică planificate.

Toate cadrele naționale de politică stabilesc **o gamă largă de măsuri de sprijin, dar acestea nu risipesc toate incertitudinile.** Fie măsurile respective nu au fost încă

<sup>16</sup> Conform articolului 3 alineatul (7) din Directiva 2014/94/UE și cu respectarea condițiilor prevăzute la articolele 5, 6 și 7 din Directiva 2014/94/UE.

<sup>17</sup> Mai multe informații privind cadrele naționale de politică se găsesc în documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2017) 365.

<sup>18</sup> În cazurile relevante, Comisia a inițiat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor în temeiul articolului 3 din Directiva 2014/94/UE. și va continua cu procedurile privind netransmiterea notificării.

<sup>19</sup> Austria, Belgia, Finlanda, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos, Regatul Unit.

<sup>20</sup> Acestea sunt Malta și România.

<sup>21</sup> În plus, mai multe state membre mențin taxe scăzute pentru combustibilii convenționali, în special pentru motorină, comparativ cu taxele pentru mulți combustibili alternativi, ținând seama de costurile externe mai mari, care slăbesc stimulentele pentru trecerea la combustibilii alternativi.

adoptate, fie par să fie prea limitate pentru a putea avea efecte tangibile pe piață. Cu excepția a 2 cadre naționale de politică, toate celelalte stabilesc ținte pentru puncte de reîncărcare accesibile publicului, iar 10 state membre nu iau în considerare niciun fel de măsuri pentru a crește numărul de puncte de reîncărcare accesibile publicului. Rata de acoperire a rețelei centrale TEN-T avansează, dar părți din ea ar putea rămâne fără un grad minim de infrastructură de reîncărcare dacă nu se iau măsuri suplimentare<sup>22</sup>. Instalarea de puncte de reîncărcare rapidă la fiecare stație de reîncărcare de-a lungul rețelei centrale TEN-T reprezintă o necesitate vitală. Cadrele naționale de politică se ocupă prea puțin de alimentarea cu electricitate la cheiuri sau pentru avioanele staționare.

Cadrul național de politică al Poloniei este un bun exemplu de analiză a nevoilor aglomerațiilor urbane, a zonelor dens populate și a întregii rețele TEN-T în raport cu nevoile de infrastructură pentru combustibilii alternativi, inclusiv cu nevoile pieței. În Germania, principalul furnizor de servicii în stațiile de pe autostrăzi va instala puncte de reîncărcare rapidă în toate stațiile până la sfârșitul anului. În Regatul Unit, Highways England s-a angajat să se asigure că există puncte de reîncărcare rapidă la fiecare 32 km de-a lungul a cel puțin 95 % din rețeaua rutieră strategică din Anglia.

### *Gazul natural*

**Majoritatea statelor membre nu au prevăzut ținte pentru vehiculele cu GNC.** Cu toate acestea, câteva dintre cadrele naționale de politică<sup>23</sup> acordă prioritate instalării infrastructurii. În majoritatea cadrelor naționale de politică, nu există o estimare a răspândirii viitoare a acestui tip de vehicule. Disponibilitatea infrastructurii ar putea fi o problemă în viitor în statele membre care au, în prezent, un număr mare de puncte de realimentare cu GNC comparativ cu numărul de vehicule cu GNC în circulație, dar care declară că nu au planuri de extindere în continuare a infrastructurii<sup>24</sup>.

În 19 cadre naționale de politică, **există ținte pentru GNL pentru vehiculele rutiere grele**, dar stabilirea țăintelor și acțiunile planificate nu sunt întotdeauna adecvate și nu vor duce la acoperirea necesară a rețelei rutiere centrale TEN-T. Numai 5 cadre naționale de politică cuprind estimări ale numărului viitor de vehicule rutiere grele care funcționează cu GNL.

Câteva cadre naționale de politică<sup>25</sup> stabilesc **ținte ambițioase pentru instalarea viitoarei infrastructuri de alimentare cu GNL în porturile maritime și interioare**. Cu toate acestea, alte câteva cadre naționale nu iau în considerare nevoile în ceea ce privește punctele de realimentare cu GNL în porturile maritime până în 2025 și în porturile interioare până în 2030. Mai multe porturi din rețeaua centrală TEN-T riscă să rămână fără soluție de realimentare cu GNL. Pentru niciunul dintre coridoarele TEN-T de căi navigabile interioare, nu este planificată instalarea unei infrastructuri de realimentare cu GNL suficientă pentru a permite circulația pe scară largă, în UE, a navelor de navigație interioară.

Cadrul național italian de politică consideră esențială dezvoltarea unei infrastructuri de realimentare cu GNL pentru aplicații maritime. Planul lor de dezvoltare, care include planificarea cantităților necesare pentru stocare în toate cele 14 porturi maritime din rețeaua centrală TEN-T

<sup>22</sup> Pentru mai multe detalii, a se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD (2017) 365.

<sup>23</sup> Belgia, Republica Cehă, Ungaria, Italia.

<sup>24</sup> Austria, Germania, Luxemburg, Țările de Jos.

<sup>25</sup> Finlanda, Ungaria, Italia.

și în afara acesteia, este un exemplu de politică de bună planificare. Mai multe cadre naționale de politică remarcă rolul semnificativ jucat de Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) și de alte fonduri ale UE în sprijinirea instalării infrastructurii de realimentare cu GNL pentru vehiculele rutiere grele și pentru nave.

### *Hidrogenul*

Instalarea **infrastructurii de realimentare pentru vehiculele electrice cu pile de combustie pe bază de hidrogen** este opțională în temeiul Directivei 2014/94/UE. 14 state membre abordează chestiunea infrastructurii de realimentare cu hidrogen în cadrele lor naționale de politică. În unele cazuri, cadrele naționale de politică cuprind ținte ambițioase în ceea ce privește instalarea infrastructurii<sup>26</sup>. O astfel de planificare evidențiază importanța unor estimări fiabile în ceea ce privește introducerea pe piață a vehiculelor electrice cu pile de combustie.

### *Măsurile de sprijin*

Statele membre trebuie să instituie **măsuri de sprijin** pentru a asigura atingerea țăintelor și obiectivelor cuprinse în cadrele naționale de politică. Cadrele naționale de politică cuprind seturi de măsuri foarte variate, care diferă, printre altele, în privința maturității și a stabilirii priorităților (unul sau mai mulți combustibili alternativi). Ele vizează, de asemenea, moduri diferite de transport, de exemplu, trenuri, autobuze, taxiuri, biciclete și vehicule partajate. Majoritatea cadrelor naționale de politică se concentrează asupra transporturilor publice, subliniind rolul pe care îl pot juca achizițiile publice în sprijinirea adoptării de către piață a vehiculelor cu combustibili alternativi.

Cadrul național de politică al Franței enumeră un set cuprinzător de măsuri de sprijin în favoarea electromobilității. Efectul combinat al măsurilor cum ar fi sistemul de bonus-malus pentru emisiile de CO<sub>2</sub> ale vehiculelor și promovarea infrastructurii de reîncărcare ar trebui să stimuleze piața pentru transportul rutier electric. Legea franceză privind tranziția energetică către o economie verde stabilește ținte clare și mandate de achiziție minime pentru achizițiile publice de vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero. Cadrul național de politică al Țărilor de Jos oferă un exemplu de bună practică în privința dialogului cu părțile interesate, prin implicarea directă a părților interesate relevante în punerea în aplicare a „acordurilor verzi”.

## **2.3. Suntem pe drumul cel bun?**

Analiza cadrelor naționale de politică arată că decalajele în materie de infrastructură din interiorul UE vor continua să existe atâta vreme cât nu se iau măsuri suplimentare. Această observație se referă în special la toate tipurile de vehicule electrice ușoare și grele. În ceea ce privește estimările prezentate în secțiunea 2.1 din cadrele naționale de politică, angajamentul de a instala puncte de reîncărcare accesibile publicului în aglomerațiile urbane și suburbane în UE trebuie să crească puternic. Continuă să existe lacune și în ceea ce privește punctele de reîncărcare din cadrul coridoarelor rețelei centrale TEN-T.

O altă lacună de planificare se referă la punctele de realimentare cu GNL pentru vehiculele grele. Țintele cuprinse în cadrele naționale de politică cu privire la acoperirea

<sup>26</sup> Austria, Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Germania, Estonia, Spania, Finlanda, Franța, Ungaria, Italia, Țările de Jos, Suedia, Regatul Unit. Cadrul național de politică din Danemarca ridică problema hidrogenului, dar nu stabilește ținte de infrastructură. Germania, Italia și Regatul Unit și-au stabilit obiective ambițioase.



porturilor cu puncte de realimentare cu GNL sunt, de asemenea, insuficiente pentru a permite circulația navelor de navigație interioară și a celor maritime de-a lungul întregii rețele centrale TEN-T, așa cum prevede Directiva 2014/94/UE. Există riscuri similare și pentru hidrogen: fiind opțională în temeiul Directivei 2014/94/UE și abordată în mod divergent de către statele membre, infrastructura este foarte dispersată. Pentru a permite circulația cu ușurință a vehiculelor în întreaga UE („continuitatea serviciului”), infrastructura trebuie extinsă mai mult.

Global, analiza situației arată că cadrele naționale de politică combinate nu duc la o imagine concludentă, care să ofere pieței certitudinea pe termen lung de care are nevoie. În plus, există riscul ca multe dintre țintele și obiectivele cuprinse în cadrele naționale de politică să nu fie atinse, chiar și atunci când nu sunt foarte ambițioase. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei (SWD) care însoțește prezenta comunicare ilustrează impactul limitat al cadrelor naționale de politică asupra obiectivelor-cheie ale politicilor UE dacă nu se iau măsuri suplimentare.

Deși, în unele state membre, care au elaborat cadre naționale de politică ambițioase, se așteaptă reduceri semnificative ale emisiilor, la nivelul UE, se preconizează că înlocuirea combustibililor fosili va rămâne marginală: în raport cu un scenariu fără cadre naționale de politică<sup>27</sup>, 0,4 % dintre acești combustibili ar putea fi înlocuiți de combustibili alternativi până în 2020 și 1,4 % până în 2030. Emisiile de CO<sub>2</sub> provenite din transporturi ar putea fi reduse cu 0,4 % (respectiv cu circa 3,2 Mt) până în 2020 și cu 1,4 % (sau cu circa 11,5 Mt) până în 2030, față de un scenariu fără cadre naționale de politică. Reducerea emisiilor de NO<sub>x</sub> din transporturi ca urmare a cadrelor naționale de politică se estimează că va ajunge la circa 0,37 % până în 2020 și respectiv la 1,5 % până în 2030, față de un scenariu fără cadre naționale de politică. În ceea ce privește particulele fine PM<sub>2,5</sub>, cadrele naționale de politică ar duce la emisii de PM<sub>2,5</sub> cu 0,44 % mai mici până în 2020 și respectiv cu 1,9 % mai mici până în 2030<sup>28</sup>. Aceste îmbunătățiri ar putea duce la o reducere de până la 5,8 % a concentrației de NO<sub>2</sub> și la o reducere de 2,1 % a celei de PM<sub>2,5</sub>, în anumite zone, până în 2030. Se preconizează că numărul de locuri de muncă pentru construirea, operarea și întreținerea infrastructurii va crește ușor în conformitate cu actuala planificare din cadrele naționale de politică.

**Pentru a accelera tranziția către o mobilitate cu emisii reduse și cu emisii zero, sunt necesare acum acțiuni decisive pentru accelerarea instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi în toate statele membre.**

Acest lucru necesită o mai mare disponibilitate a actorilor din mediul public și privat de a investi în infrastructuri ușor accesibile pentru diferite tipuri de vehicule și de nave. Comisia este pregătită să sprijine aceste eforturi și, prin urmare, propune planul de acțiune prezentat în continuare.

<sup>27</sup> Scenariul fără cadre naționale de politică se bazează pe scenariul de bază cuprins în studiul de impact care însoțește propunerea de directivă de modificare a Directivei 1999/62/CE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri [SWD (2017) 180], așadar la scenariul de referință al UE din 2016. Totuși, acest scenariu exclude măsurile de stimulare luate de statele membre pentru combustibilii alternativi. El a fost elaborat de ICCS-E3M Lab, pe baza modelului PRIMES-TREMOVE (același model care a fost utilizat și pentru scenariul de referință al UE din 2016).

<sup>28</sup> Pentru cele mai ambițioase state membre (Austria și Irlanda), reducerea emisiilor de NO<sub>2</sub> poate ajunge la 7-10 %, iar cea a emisiilor de PM<sub>2,5</sub> la 8-12 % până în 2030, comparativ cu scenariul fără cadre naționale de politică.

### 3. SPRE O UTILIZARE CÂT MAI LARGĂ A COMBUSTIBILILOR ALTERNATIVI: PLAN DE ACȚIUNE

Acțiunile propuse în cadrul acestui plan pot avea beneficii semnificative pentru consumatori, industrie și autoritățile publice, dacă sunt bine coordonate la nivelurile relevante. **Autoritățile publice și sectorul privat trebuie să înțeleagă că responsabilitatea le revine amândurora.** Investițiile publice în infrastructură trebuie să fie însoțite de o **ofertă fiabilă de vehicule și de nave**, pentru a reduce incertitudinea cu privire la viitoarea cerere și ofertă.

#### 3.1. Stimularea completării și punerii în aplicare a cadrelor naționale de politică

Statele membre care nu și-au depus încă la Comisie cadrele naționale de politică ar trebui să facă acest lucru cât mai curând. Cele care și-au depus cadrele naționale de politică sunt încurajate să ia în considerare concluziile și constatările evaluării prezentate în documentul de lucru însoțitor al serviciilor Comisiei.

Puținele cadre naționale de politică care stabilesc ținte și obiective ambițioase, completate de un mix cuprinzător de măsuri politice de sprijin, aduc un răspuns adecvat; celelalte state membre ar trebui să facă același lucru, având în vedere exemplele care arată beneficii socioeconomice și de mediu dintre cele mai mari.

Toate statele membre sunt încurajate să colaboreze și să profite de **sprijinul acordat de Comisie pentru punerea în aplicare efectivă a cadrelor naționale de politică:**

- Comisia a instituit **Forumul pentru transporturi durabile (FTD)**<sup>29</sup>, care reunește reprezentanți ai statelor membre, ai sectorului transporturilor și ai societății civile. Activitatea FTD privind punerea în aplicare a Directivei 2014/94/UE urmărește să asigure implementarea efectivă a cadrelor naționale de politică. Comisia invită statele membre să participe în mod activ la acest proces. Rezultatul activității va fi revizuit în cadrul **conferinței europene anuale privind transportul ecologic și infrastructura pentru combustibili alternativi**, începând cu ediția din toamna anului 2018.
- **Forumul european pentru un transport naval sustenabil (ESSF)**<sup>30</sup>, grup de experți înființat în 2013 de Comisie, joacă un rol similar celui al FTD, dar pentru sectorul transportului maritim. El este o platformă pentru dialog structurat, pentru partajarea de cunoștințe tehnice, precum și pentru cooperarea și coordonarea între autoritățile relevante și părțile interesate din sectorul maritim, pentru a aborda în mod mai eficace provocările legate de sustenabilitate cu care se confruntă sectorul, inclusiv utilizarea GNL.
- Sub auspiciile Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă (EMSA), Comisia va elabora un **document de orientare fără caracter obligatoriu cu privire la buncherarea cu GNL în UE**. Acesta ar trebui să contribuie la armonizarea abordării autorităților statelor membre, pentru a garanta faptul că operațiunile de buncherare cu GNL sunt sigure.

<sup>29</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en).

<sup>30</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>.

**De asemenea, statele membre sunt invitate să ia în considerare următoarele:**

- Dacă măsurile de sprijin din cadrele naționale de politică sunt clasificate ca fiind în curs de analiză sau de adoptare, Comisia îndeamnă statele membre să aducă un plus de claritate prin adoptarea sau eliminarea rapidă a măsurilor respective.
- Statele membre ar trebui să implice în mod activ toate părțile interesate relevante în adaptarea și implementarea cadrelor naționale de politică, pentru a asigura pătrunderea sincronizată a vehiculelor și a infrastructurii, integrarea sistemelor energetice și de transport și adoptarea lor de către consumatori.
- Ar trebui intensificată cooperarea dintre statele membre, pentru a se putea garanta continuitatea transfrontalieră pentru toate tipurile de vehicule și de nave care utilizează combustibili alternativi.
- În privința contractelor pe termen lung de furnizare de servicii pe autostrăzi, statelor membre li se reamintește să ia în calcul nevoia de infrastructuri de alimentare cu combustibili alternativi la elaborarea noilor contracte de furnizare de servicii. Împreună cu furnizorii de servicii, ele ar trebui să caute soluții pentru instalarea și operarea, ori de câte ori este posibil, a unor astfel de infrastructuri și în temeiul contractelor existente.
- Pentru a permite circulația fără sincope a navelor propulsate cu GNL, statele membre sunt invitate să stabilească sau să rafineze țintele și obiectivele și să adopte măsuri financiare și nefinanciare pentru asigurarea de puncte de realimentare cu GNL în porturile maritime și interioare.
- Statele membre sunt încurajate să își intensifice eforturile pentru a garanta alimentarea cu electricitate la cheiuri și pentru utilizarea de către avioanele staționare, prin eliminarea barierelor existente pe piață din calea acestor surse alternative de aprovizionare cu energie și prin sprijinirea instalării infrastructurilor necesare.

Comisia invită **producătorii de vehicule și de nave** să partajeze informații cu privire la viitoarea dezvoltare de vehicule și de nave, precum și previziuni privind piața.

**Acțiuni-cheie**

- Statele membre care încă nu și-au depus cadrele naționale de politică sunt îndemnate să facă acest lucru cât mai curând.
- Dacă este cazul, statele membre ar trebui să își consolideze cadrele naționale de politică. Comisia va sprijini schimbul de informații și învățarea reciprocă legată de implementarea cadrelor naționale de politică, începând cu o discuție la nivelul grupului de experți FTD în martie 2018 și cu conferințe anuale în materie de politici, dintre care prima va avea loc în toamna anului 2018.
- Comisia va examina care sunt cele mai bune modalități de a reflecta prioritățile cadrelor naționale de politică la alocarea finanțării de proiecte de către UE și în cadrul rapoartelor pentru semestrul european.
- Statele membre sunt invitate să implice îndeaproape toate părțile interesate publice și private relevante pentru a discuta, dacă este cazul, adaptarea cadrelor naționale de politică.

### 3.2. Sprijinul pentru investiții

#### *Valorificarea deplină a abordării pe baza coridoarelor rețelei TEN-T*

Rețelele centrală și globală TEN-T sunt esențiale pentru punerea în aplicare a obiectivelor politicii UE în domeniul transporturilor. **Ar trebui utilizată cu eficacitate abordarea TEN-T** pentru a construi o infrastructură de bază de reîncărcare și realimentare în întreaga UE până în 2025 cel târziu. Conceptul de coridor face posibilă identificarea lacunelor în ceea ce privește mobilitatea transfrontalieră pe distanțe mari și implicarea tuturor părților interesate relevante în planificarea și executarea proiectelor.

În acest context, prezentul plan de acțiune subliniază importanța statelor membre în asigurarea unor **coridoare ale rețelei centrale TEN-T cu o infrastructură de bază pentru combustibili alternativi până în 2025**. Nevoile și cerințele conexe ar trebui să fie luate în considerare în cadrul procedurilor de planificare a locațiilor și de obținere a autorizațiilor aferente. Dotarea cel puțin a nodurilor urbane ale rețelei centrale și ale celei globale TEN-T cu un număr suficient de puncte de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului ar trebui să sporească încrederea investitorilor și a consumatorilor. Infrastructura de reîncărcare și de realimentare necesită, de asemenea, o infrastructură digitală pentru dezvoltarea de servicii deschise și interoperabile, în beneficiul consumatorilor.

Prin urmare, Comisia facilitează munca principalelor părți interesate din sectorul public și privat de a dezvolta **acțiuni emblematice privind rețelele TEN-T, inclusiv instalarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi**. Aceste acțiuni vor urmări să grupeze proiecte și să mobilizeze o gamă largă de părți interesate. Comisia intenționează să anunțe aceste acțiuni emblematice în contextul celui de-al treilea plan de activitate privind coridoarele TEN-T până în primăvara anului 2018. Implementarea va beneficia de colaborarea dintre autoritățile publice și alți actori în cadrul forumurilor privind coridoarele TEN-T. Consolidarea capacităților privind rețeaua TEN-T va fi sprijinită prin mecanismele adecvate, în cadrul MIE.

Trebuie abordate mai multe chestiuni principale:

- **Maximizarea sinergiei** între tehnologiile din domeniile transporturilor, energiei și informației și comunicațiilor atât în ceea ce privește mobilitatea pe distanțe mari, cât și în ceea ce privește mobilitatea urbană. Este esențială în acest sens integrarea decarbonizării transporturilor și a furnizării de energie cu rețelele inteligente și cu soluții inovatoare de stocare a energiei.
- **Ar trebui promovate soluții de gestionare a parcului auto**, în combinație cu dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în cadrul TEN-T și a nodurilor urbane.
- În cadrul nodurilor urbane, ar putea fi promovată **electrificarea liniilor feroviare**; acolo unde această soluție nu este viabilă, ar putea fi studiată posibilitatea trecerii de la motorină la GNL sau la hidrogen.
- Actorii de pe piața privată ar trebui să meargă mai departe în acțiunile lor. Acest lucru include **comercializarea de camioane cu GNL** prin intermediul soluțiilor de gestionare a parcului auto cu integrarea stațiilor de realimentare, pentru care

TEN-T ar putea servi drept banc de probă pentru dezvoltarea de soluții la scară mai mare.

- Dată fiind **slaba pătrundere pe piață a navelor cu GNL** în UE, operatorii ar putea fi interesați de achiziții grupate de nave cu GNL, cu extinderea posibilă a punctelor de realimentare cu GNL. Autoritățile ar putea lua în considerare și posibilitatea creării unor zone de control al emisiilor de SO<sub>x</sub> conform procedurii Organizației Maritime Internaționale (OMI), specificate în anexa VI la MARPOL, astfel cum se menționează în Directiva 2012/33/UE<sup>31</sup>.
- Noile motoare pentru **navele de navigație interioară** vor trebui să respecte noile limite pentru poluanți, care vor intra în vigoare în 2019<sup>32</sup>. Adoptarea de motoare care funcționează pe bază de GNL este esențială, iar instalarea rapidă a infrastructurii necesare de alimentare cu GNL de-a lungul coridoarelor rețelei centrale TEN-T ar fi foarte utilă în acest scop. Ar trebui studiate și sinergiile cu alte moduri de transport, de exemplu infrastructura pentru GNL în porturile maritime sau pentru vehiculele utilitare grele.

Statele membre și regiunile sunt totodată încurajate **să utilizeze mai mult sprijinul acordat prin politica de coeziune**, în special prin programele de cooperare teritorială europeană („Interreg”), pentru a asigura o bună coordonare și coerența în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, nu numai de-a lungul rețelei TEN-T, ci și la nivel regional și local.

#### *Creșterea amplitudinii și a impactului finanțării*

Creșterea **amplitudinii și a impactului finanțării** este una dintre prioritățile de bază. Sprijinul din partea UE ar trebui să mobilizeze, în măsura posibilului, finanțare publică și privată suplimentară. Evaluarea nevoilor și a posibilităților financiare legate de mecanismele de finanțare inovatoare va contribui la pregătirea cadrului financiar multianual post-2020.

Sprijinul pentru combustibili alternativi este legat nu doar de inovare, ci tot mai mult și de punerea în practică a soluțiilor. **Banii publici trebuie utilizați eficient.** În unele cazuri, sunt încă necesare subvenții pentru a accelera instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, în special pentru proiecte transfrontaliere și interurbane și pentru tehnologiile care nu au ajuns încă la maturitate. În cele mai multe cazuri, finanțarea privată ar trebui să fie combinată cu o subvenție publică, în cazul proiectelor finanțate în principal din alte fonduri, care provin, de exemplu, de la bănci publice sau din sectorul privat, sau în cazul în care subvenția acoperă o parte mai mică a proiectului.

**Investițiile au nevoie de certitudine politică.** Propunerea privind standardele de performanță pentru autoturisme și camioane, în ceea ce privește emisiile de CO<sub>2</sub> pentru perioada de după 2020<sup>33</sup>, publicate în paralel cu prezentul plan de acțiune, se referă

---

<sup>31</sup> Noile dispoziții privind plafoanele pentru sulf, care urmează să intre în vigoare la 1 ianuarie 2020, vor contribui și ele la adoptarea combustibililor alternativi, în special a GNL. Comisia recomandă ca infrastructura de bunkerare cu GNL să fie instalată în porturile din rețeaua centrală TEN-T până în 2025.

<sup>32</sup> Regulamentul (UE) 2016/1628.

<sup>33</sup> COM (2017) 676 final.

tocmai la această barieră importantă de pe piață, împreună cu alte propuneri de politici, cum ar fi revizuirea Directivei privind vehiculele nepoluante<sup>34</sup>.

Ca regulă generală, **proiectele susținute prin fonduri UE ar trebui să îndeplinească cerințele Directivei 2014/94/UE și ar trebui să reflecte prioritățile specificate în cadrele naționale de politică.** Comisia va utiliza concluziile evaluării cadrelor naționale de politică la luarea deciziilor de finanțare în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE), al Fondului de coeziune (FC) și al Fondului european de dezvoltare regională (FEDR).

Comisia va lansa un **turneu de promovare în statele membre**, pentru a trece în revistă în mod global cât de ambițioase sunt cadrele naționale de politică și nevoile de investiții pentru mobilitatea cu emisii reduse și cu emisii zero, precum și pentru a evalua posibilitățile oferite de diferite fonduri și instrumente financiare ale UE, inclusiv în contextul acțiunilor emblematică TEN-T destinate infrastructurii pentru combustibili alternativi. Vor fi implicate toate serviciile Comisiei care gestionează fondurile relevante, precum și Banca Europeană de Investiții (BEI) și, după caz, băncile naționale de promovare a investițiilor.

Comisia va propune un plan de acțiune privind finanțarea durabilă, furnizând stimulente pentru investitori și îmbunătățind cadrul juridic și condițiile favorizante, pentru a atrage mai multe investiții private în proiecte ecologice și durabile. Instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi ar trebui să beneficieze de acest plan.

*O mai bună utilizare a sprijinului financiar al UE*

**Sunt disponibile posibilități de sprijin considerabile pentru infrastructura pentru combustibili alternativi, în cadrul diverselor instrumente de finanțare susținute din bugetul UE.**

**Planul de investiții pentru Europa** atrage din ce în ce multe investiții înspre sectorul transporturilor și cel al inovării, inclusiv pentru vehiculele cu emisii scăzute sau cu emisii zero și pentru infrastructura conexă<sup>35</sup>. **Orizont 2020** prevede continuarea investițiilor în cercetarea și dezvoltarea din domeniul transportului nepoluant, inclusiv din cel al infrastructurii pentru combustibili alternativi și pentru biocombustibilii avansați. Inițiativele precum Inițiativa europeană privind vehiculele ecologice și Întreprinderea comună „Pile de combustie și hidrogen” fac parte și ele din acest cadru de sprijin.

Investițiile aproximative mobilizate, până în prezent, cu ajutorul **MIE** pentru combustibilii alternativi pentru transportul rutier se cifrează la peste 600 de milioane EUR, prin care sunt sprijinite aproape 60 de proiecte<sup>36</sup>. MIE a furnizat o finanțare de aproape 150 milioane EUR sub formă de ajutor nerambursabil pentru alimentarea cu electricitate la cheiuri și terminale de GNL, precum și pentru tehnologii inovatoare pentru nave mai ecologice.

Pentru perioada 2014-2020, se prevede sprijin prin **politica de coeziune** pentru investiții în mobilitatea durabilă și în transportul durabil pentru 209 programe operaționale și de cooperare

<sup>34</sup> COM (2017) 653 final.

<sup>35</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan\\_ro](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_ro).

Pentru exemple, a se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2017) 177 final.

<sup>36</sup> A se vedea hărțile TENtec la adresa <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

teritorială europeană, cu o parte programată anume pentru infrastructura pentru combustibili alternativi. În FC și FEDR, au fost programate sume de circa 70 de miliarde EUR ca sprijin pentru transporturi, dintre care 35 de miliarde EUR pentru rețeaua TEN-T și 12 miliarde EUR pentru mobilitatea urbană durabilă, multimodală și cu emisii reduse de dioxid de carbon. Mai multe state membre și regiuni valorifică deja din plin sprijinul acordat prin politica de coeziune pentru a-și pune în aplicare cadrele naționale de politică și pentru a instala infrastructuri pentru combustibili alternativi.

De exemplu, cofinanțarea UE din FC va contribui la achiziționarea a 177 autobuze electrice la Varșovia, Zielona Góra și Świnoujście în Polonia sau la instalarea a până la 150 de stații de reîncărcare în Letonia până în 2020.

**Combinarea subvențiilor cu împrumuturile** este o excelentă posibilitate de atrage investiții publice și private. Prima **cerere de finanțare mixtă prin MIE**, lansată în 2017, a asigurat 150 de milioane EUR pentru instalarea de infrastructuri pentru combustibili alternativi de-a lungul coridoarelor rețelei centrale TEN-T. Dat fiind răspunsul pozitiv la cererea de finanțare, Comisia a decis să **îi suplimenteze bugetul cu o încă 350 de milioane EUR** pentru propunerile care vor fi depuse până în primăvara anului 2018, preconizând să atragă astfel investiții suplimentare de cel puțin 1,75 miliarde EUR.

Aceste investiții pot fi combinate cu un sprijin suplimentar obținut prin instrumentul de datorie al MIE, ceea ce ar permite punerea la dispoziție a **până la 450 de milioane EUR** prin realocarea veniturilor necheltuite ale programului **NER 300 (rezerva destinată noilor intrați)** din cadrul schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii, pentru sprijinirea proiectelor inovatoare din domeniul energiei din surse regenerabile în sectorul energetic și al transporturilor.

**Ca rezultat, prin prezentul plan de acțiune, se pune la dispoziție un sprijin financiar suplimentar din partea UE de până la 800 de milioane EUR din MIE și NER300, pentru investiții în infrastructuri pentru combustibili alternativi.**

Primele proiecte sprijinite de FEIS și MIE au fost proiecte de investiții în autobuze pentru un transport public mai ecologic în Riga, Las Palmas, Palma de Mallorca și departamentul Pas-de-Calais din nordul Franței. Ca parte din proiectului Bulles din Pas-de-Calais, compania de transport în cauză își va schimba parcul de autobuze, trecând de la combustibili convenționali la autobuze hibride. O linie va opera numai autobuze electrice pe bază de hidrogen.

Dezvoltarea de mecanisme inovatoare de finanțare, precum Garanția privind transportul maritim verde (GSGP), sprijină industria europeană de transport maritim în accelerarea investițiilor în tehnologiile durabile. Mecanismul este menit să furnizeze garanții pentru investiții în navigația ecologică de până la 3 miliarde EUR și poate fi utilizat pentru a sprijini investiții, de exemplu, care să favorizeze utilizarea de GNL. BEI pune în aplicare programul în cadrul unor acorduri specifice cu Comisia. Până în prezent, au fost semnate două acorduri-cadru cu bănci comerciale din Franța și Țările de Jos.

### *Consolidarea capacităților*

Comisia va continua să **sprijine consolidarea capacităților** autorităților publice, ale întreprinderilor și ale instituțiilor de finanțare. Ea și-a extins programele de **asistență**



**tehnică** cum ar fi JASPERS și ELENA<sup>37</sup>, iar experiența de până acum demonstrează importanța acestei forme de consolidare a capacităților.

Este nevoie de o mai bună colaborare și coordonare a proiectelor pentru **a crea o rezervă de proiecte adecvate** pentru TEN-T și nu numai, cu o atenție specială acordată zonelor urbane. Comisia încurajează autoritățile publice, mediul privat și băncile de promovare a investițiilor și private să profite de posibilitățile existente, în special în contextul acțiunilor emblematic TEN-T. Din acest motiv, Comisia va sprijini **platforme pentru schimbul de cunoștințe** cu privire la infrastructura pentru combustibili alternativi, activitate înrudită cu cea desfășurată de Forumul pentru transporturi durabile (FTD).

#### Acțiuni-cheie

- Părțile interesate din sectorul public și privat sunt invitate să finalizeze acțiunile emblematic în favoarea infrastructurilor pentru combustibili alternativi din rețeaua TEN-T până la începutul anului 2018.
- Comisia va organiza turnee de promovare în statele membre, începând din noiembrie 2017, pentru a trece în revistă în mod global cât de ambițioase sunt cadrele naționale de politică și nevoile de investiții pentru mobilitatea cu emisii reduse și cu emisii zero, precum și pentru a evalua posibilitățile oferite de diferite fonduri și instrumente financiare ale UE.
- Împreună cu industria, autoritățile publice sunt invitate să accelereze adoptarea vehiculelor cu combustibili alternativi și a infrastructurii aferente în rețeaua TEN-T, inclusiv în toate nodurile urbane, vizând o acoperire completă până în 2025, cu un impact vizibil al acțiunii până în 2020. Aceste acțiuni vor fi incluse în următoarele planuri de lucru pentru TEN-T.
- Producătorii, operatorii de infrastructură și autoritățile publice sunt încurajate să profite de posibilitățile oferite de proiectele comune și de finanțările inovatoare.
- Comisia își va intensifica sprijinul financiar până la concurența a **800 de milioane EUR** prin: (i) completarea bugetului pentru cea de-a doua cerere de finanțare mixtă prin MIE cu 350 de milioane EUR pentru propunerile depuse până în primăvara anului 2018; (ii) autorizarea deblocării rapide a veniturilor necheltuite din programul NER300 prin facilitățile de creditare InnovFin și MIE.

### 3.3. Încurajarea acțiunilor în zonele urbane

Multe orașe și regiuni europene sunt **lideri în tranziția către o mobilitate cu emisii reduse și cu emisii zero**. O proporție semnificativă dintre achizițiile publice este efectuată de autoritățile municipale și locale. Orașele se confruntă însă și cu **provocări unice**. Spațiul limitat înseamnă că infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să fie coordonată cu nevoile în materie de infrastructură ale altor moduri de transport. Nu toți utilizatorii au posibilitatea de a-și încărca vehiculul electric acasă. Prin urmare, este necesar să se găsească soluții pentru clădirile rezidențiale și nerezidențiale sau să se combine instalațiile de încărcare cu alte infrastructuri (de exemplu, cu iluminarea stradală). De asemenea, trebuie evaluat efectul asupra rețelei de electricitate al infrastructurilor de reîncărcare rapidă și lentă.

<sup>37</sup> JASPERS: <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>. ELENA: <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>.



Este necesară o analiză cuprinzătoare a nevoilor și a planificării pârghiilor politice, financiare și informaționale la nivel urban. Multe orașe au pus în aplicare **planuri de mobilitate urbană durabilă (SUMP)**. Conceptul și-a dovedit deja valoarea prin regrouparea diferitelor părți interesate din mediul public și privat în planificarea mobilității urbane. Comisia se angajează să colaboreze cu orașele pentru adaptarea planurilor lor de mobilitate urbană durabilă. Ea va încerca, de asemenea, să regândească întregul concept din spatele SUMP, pentru a reflecta mai bine necesitățile în materie de infrastructură și de combustibili alternativi și să discute experiențele cu părțile interesate, în cadrul următorului forum SUMP din 2018.

Prezentul plan de acțiune prevede în continuare următoarele acțiuni:

- Acolo unde este fezabil, autoritățile publice locale și regionale ar trebui să utilizeze din ce în ce mai mult **posibilitățile oferite de finanțarea prin FC și FEDR în favoarea mobilității urbane durabile**. Proiectele legate de combustibili alternativi și de infrastructura aferentă oferă beneficii semnificative în ceea ce privește absorbția rapidă pe piață și impactul imediat asupra calității aerului la nivel local.
- **Informațiile privind sistemele de reglementare a accesului urban** ar trebui să devină **mai transparente**. Acest lucru include soluțiile digitale, cum ar fi aplicațiile, pentru cetățeni și întreprinderi. Comisia va continua să urmărească îndeaproape această situație.
- Infrastructura de încărcare din orașe ar trebui să fie disponibilă pentru **toate tipurile de vehicule**, ceea ce ar trebui să includă soluții pentru parcurile de vehicule partajate, de biciclete electrice și de vehicule motorizate cu două roți.
- Autoritățile locale și regionale, acționând în cadrul **Convenției globale a primarilor pentru climă și energie**, ar trebui să depună eforturi pentru a include în planurilor lor privind clima și energia din surse durabile măsuri destinate să ducă la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de mijloacele de transport și la respectarea angajamentului colectiv estimat de reducere cu 19 % a emisiilor de CO<sub>2</sub> până în 2020.
- Parlamentul European și Consiliul analizează în prezent propunerea Comisiei de revizuire a Directivei privind performanța energetică a clădirilor. Cerințele ambițioase privind **precablarea și punctele de încărcare din cadrul clădirilor nerezidențiale și rezidențiale** prevăzute de acest text ar trebui să încurajeze instalarea pe scară mai largă decât se întâmplă în prezent.
- Comisia va continua să faciliteze schimbul de informații în cadrul unor forumuri importante, cum ar fi **Forumul CIVITAS și Parteneriatul european pentru inovare pentru orașe inteligente**<sup>38</sup>, pentru a promova o abordare integrată a transporturilor și a energiei curate.
- Comisia analizează în prezent posibilitatea de a **promova soluții de gestionare a parcului auto** pentru combustibili alternativi în zonele urbane, inclusiv prin finanțarea proiectelor urbane cu un accent deosebit pe combustibili alternativi în cadrul părții dedicate inovării din cererea de finanțare mixtă prin MIE.

---

<sup>38</sup> A se vedea <http://civitas.eu/> și <http://beta.eu-smartcities.eu/>.

### Acțiuni-cheie

- Comisia va profita de următorul forum anual SUMP pentru a lucra împreună cu autoritățile publice la adaptarea SUMP până în primăvara anului 2018.
- De asemenea, ea va studia și va adapta, dacă este fezabil, finanțarea destinată combustibililor alternativi în nodurile urbane, inclusiv prin soluții de gestionare a parcului auto, până la sfârșitul anului 2017.

### 3.4. Favorizarea adoptării de către consumatori

Dezvoltarea mobilității cu emisii reduse depinde foarte mult de adoptarea sa de către consumatori, care este facilitată de un acces ușor la infrastructură și de cât de abordabilă financiar este aceasta. Prin urmare, o cerință-cheie este aceea de a le asigura consumatorilor **o experiență fără sincope a mobilității**, așa cum sunt obișnuiți în cazul vehiculelor cu combustibili convenționali.

De aceea, este nevoie de **mai multă colaborare între actorii publici și privați**. Aceasta implică accesul în timp util la informații fiabile cu privire la amplasarea și disponibilitatea punctelor de reîncărcare sau de realimentare. Și serviciile de plată interoperabile și fără sincope vor avea un impact major. Cu toate acestea, astfel de servicii sunt departe de a reprezenta realitatea curentă în întreaga UE, iar uneori nu funcționează uniform nici măcar în cadrul aceluiași stat membru. Este nevoie în special de progrese în domeniul serviciilor de electromobilitate, pentru care sunt în curs de instalare un număr tot mai mare de puncte de reîncărcare.

În final, **toate părțile infrastructurii necesare trebuie să fie conectate digital** (respectiv la distanță și în timp real în ceea ce privește stațiile de încărcare). Aceasta va permite nu doar monitorizarea punctelor de încărcare propriu-zise, ci va face posibilă și o paletă largă de opțiuni de plată cu ajutorul smartphone-ului, precum și alte servicii (viitoare) cu valoare adăugată (de exemplu, rezervarea), care pot reprezenta posibilități de afaceri interesante pentru investitori și pentru operatorii de infrastructură.

Mai multe cerințe privind **accesarea, partajarea și reutilizarea datelor** au fost deja convenite în cadrul punerii în aplicare a Directivei privind sistemele de transport inteligente (STI)<sup>39</sup> și a regulamentelor delegate ulterioare acesteia, conform cărora informațiile privind amplasarea și disponibilitatea stațiilor de reîncărcare trebuie să fie furnizate prin intermediul punctelor naționale de acces. Statele membre, autoritățile rutiere și furnizorii de servicii trebuie acum să se asigure că regulamentele delegate relevante<sup>40</sup> aferente Directivei STI sunt puse rapid în aplicare. Cu toate acestea, în multe cazuri, **nu sunt încă disponibile datele** care trebuie încă colectate și prelucrate în statele

<sup>39</sup> Directiva 2010/40/UE.

<sup>40</sup> Regulamentul delegat (UE) 2015/962 al Comisiei din 18 decembrie 2014 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 157, 23.6.2015.

Regulamentul delegat (UE) .../... al Comisiei din 31.5.2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește prestarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale.

membre. Remedierea acestor lacune ar trebui să reprezinte o prioritate pentru autoritățile statelor membre.

Dar, pentru crearea unei piețe deschise și competitive, care să aducă cele mai mari beneficii posibile consumatorilor, este nevoie de **o gamă mai largă de standarde, de formate de date și de protocoale de comunicare susținute de industrie**. Actorii publici și privați de pe piață au făcut progrese în acest sens în cadrul Forumului pentru transporturi durabile, progrese care au dus la adoptarea unui memorandum de înțelegere (MoU) ce conține recomandări importante pentru serviciile interoperabile de plată.

Acestea includ următoarele:

- Pentru a asigura interoperabilitatea la nivelul UE a serviciilor de electromobilitate, este necesară **identificarea unică a entităților implicate în electromobilitate**<sup>41</sup>. Prin urmare, ar trebui instituit, la nivelul UE, un proces de înregistrare bazat pe standarde internaționale. Pentru aceasta, statele membre vor trebui să desemneze o autoritate competentă să înregistreze coduri unice de identificare pentru electromobilitate. Comisia va analiza ce mecanism (de exemplu, MIE) ar fi cel mai adecvat pentru punerea în practică a acestui proces. Ea va oferi, de asemenea, sprijin pentru colectarea informațiilor lipsă cu privire la punerea în aplicare a regulamentelor delegate menționate mai sus. De asemenea, ar putea studia și necesitatea sprijinirii dezvoltării a diferite soluții de roaming.
- Consumatorii au nevoie de **servicii de plată legate de electromobilitate care să fie interoperabile și integrate și care ar trebui să se bazeze pe standarde deschise**, scutite de drepturi de proprietate intelectuală și de redevențe. Comisia va urmări cu atenție evoluțiile în acest domeniu și va lansa o consultare publică pe această temă înainte de sfârșitul anului 2017. Dacă va prevala fragmentarea serviciilor de plată, se va lua în considerare adoptarea unei abordări legislative pentru asigurarea interoperabilității serviciilor.
- **Predictibilitatea costurilor** este un alt factor major. Aceasta implică accesul la informații transparente, ușor de înțeles și în timp util cu privire la prețuri. Tarifele de roaming ar trebui să fie rezonabile și limitate. Comisia speră că, în plus față de colaborarea printr-un nod centralizat pentru a permite servicii de roaming, mecanismele concurente (de exemplu, *blockchain*) vor permite pieței să dezvolte cel mai bun rezultat. Comisia va monitoriza îndeaproape evoluțiile pieței, în special în ceea ce privește accesul la informații privind prețurile și tarifele de roaming, și va revizui situația cu ocazia conferinței anuale privind transportul ecologic și infrastructurile pentru combustibili alternativi, care va avea loc în toamna anului 2018.

Comisia va continua să colecteze contribuțiile experților și să faciliteze schimbul de informații.

De asemenea, Comisia colaborează cu statele membre pentru elaborarea unei **metodologii care să le permită consumatorilor să compare prețurile** combustibililor convenționali și alternativi într-o unitate comună, pentru a avea posibilitatea de a estima

---

<sup>41</sup> De exemplu, puncte de încărcare, grupări de puncte de încărcare și conturi de utilizatori finali ai electromobilității.

costul total al proprietății pentru diferite tipuri de vehicule. Ea va sprijini, de asemenea, statele membre în difuzarea acestor informații cu ajutorul instrumentelor digitale.

Evaluarea recentă a Directivei 1999/94/CE<sup>42</sup> cu privire la etichetarea autoturismelor, care urmărește o mai bună informare a consumatorilor cu privire la consumul de combustibil și la emisiile de CO<sub>2</sub>, a evidențiat lipsa unor cerințe specifice pentru vehiculele cu combustibili alternativi, problemă care necesită atenție și în continuare.

Comisia va sprijini, de asemenea, statele membre în colectarea datelor privind amplasarea și disponibilitatea stațiilor de alimentare cu combustibili alternativi<sup>43</sup>. Aceste date vor trebui să fie apoi disponibile prin punctele naționale de acces la care se face referire în Directiva 2010/40/UE.

#### **Acțiuni-cheie**

- Statele membre ar trebui să desemneze autorități care să înregistreze coduri unice de identificare pentru electromobilitate. Comisia va avea în vedere un mecanism de sprijin corespunzător.
- Comisia va lansa, tot în 2017, o consultare publică cu privire la servicii interoperabile și fără sincope, axate pe electromobilitate, și va monitoriza îndeaproape evoluțiile pieței legate de prețul reîncărcării vehiculelor electrice.
- Comisia va adopta, în 2018, un act de punere în aplicare privind compararea prețurilor combustibililor și măsuri de sprijin pentru punerea în aplicare a acestuia.

### **3.5. Integrarea vehiculelor electrice în sistemul de energie electrică**

O adoptare pe scară largă a vehiculelor electrice va crește **cererea de energie electrică din rețeaua de electricitate**, care este deja saturată în anumite perioade ale zilei în anumite zone. Pentru a evita costurile și întârzierile inutile în adoptarea vehiculelor electrice din cauza unor investiții costisitoare și consumatoare de timp în modernizarea infrastructurii de alimentare cu electricitate, încărcarea (lentă) a vehiculelor ar trebui să se petreacă cel mai adesea atunci când rețelele nu sunt saturate și când se generează suficientă electricitate.

Digitizarea tot mai puternică a infrastructurii permite deja **gestionarea inteligentă a rețelei** și, prin urmare, a punctelor de reîncărcare. Acest lucru permite „încărcarea inteligentă”: încărcarea în momentul cel mai convenabil din perspectiva rețelei electrice și la costul cel mai scăzut pentru consumator. În viitor, bateriile vehiculelor electrice vor fi folosite și pentru operațiuni de reinjectare de electricitate în rețea, ceea ce va ajuta la echilibrarea rețelei de energie electrică într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor. Veniturile obținute din aceste servicii de către operatorii de rețele ar putea fi utilizate pentru refinanțarea costurilor investițiilor în infrastructură, în special pentru reîncărcarea la locul de muncă.

<sup>42</sup> Directiva 1999/94/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 decembrie 1999 privind disponibilitatea informațiilor cu privire la consumul de carburant și emisiile de CO<sub>2</sub> destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi.

<sup>43</sup> Se bazează, de asemenea, pe lucrările efectuate în cadrul Observatorului european privind combustibilii alternativi.

În propunerea sa de directivă privind **norme comune pentru piața internă a energiei electrice** (reformare)<sup>44</sup>, care se bazează pe dispozițiile **Directivei privind eficiența energetică**<sup>45</sup>, Comisia propune un cadru coerent pentru a răspunde cererii într-un mod care să permită încărcarea inteligentă, să stimuleze consumatorii să încarce în momente libere ale zilei și să le ofere operatorilor sistemelor de distribuție posibilitatea să gestioneze în mod activ rețelele. Un acord rapid cu privire la propunerea de reformare a directivelor și transpunerea sa corectă va constitui o condiție prealabilă pentru încărcarea inteligentă și, până la urmă, pentru adoptarea pe scară largă a vehiculelor electrice.

Utilizarea de dispozitive și de **tehnologii de stocare a energiei** (de exemplu, utilizarea ulterioară a bateriilor pentru autovehicule în clădiri, precum și utilizarea hidrogenului din surse regenerabile) ar trebui promovată mai mult drept condiție esențială pentru trecerea la o mobilitate cu emisii zero.

Transparența prețurilor este și ea necesară pentru a evita creșteri necesare ale costurilor și ale prețurilor (electricității) din cauza răspândirii vehiculelor electrice.

#### **Acțiuni-cheie**

- Statele membre ar trebui să permită să se răspundă cererii prin transpunerea rapidă a dispozițiilor corespunzătoare din Directiva privind eficiența energetică și prin organizarea corespunzătoare a pieței energiei electrice, adoptând astfel un cadru legislativ favorabil pentru a putea răspunde la cerere și a permite încărcarea inteligentă.
- Statele membre ar trebui să promoveze instalarea de puncte de încărcare și precablarea spațiilor de parcare din clădirile rezidențiale și nerezidențiale.
- Statele membre ar trebui să se asigure că se instalează deja tehnologiile care permit încărcarea inteligentă, cum ar fi contoarele inteligente, și că standardele de încărcare inteligentă care urmează să fie adoptate pentru vehiculele electrice (de exemplu, ISO 15118 și IEC 63110) se aplică efectiv.
- Nevoile legate de electromobilitate vor fi luate în considerare în contextul programului Orizont 2020, precum și în cel al procesului privind Planul strategic privind tehnologiile energetice (Planul SET) și în alte forumuri ale părților interesate.
- Forumul pentru transporturi durabile va elabora în continuare recomandările necesare pentru a facilita punerea în aplicare efectivă a integrării stațiilor de încărcare și a rețelei electrice și pentru a asigura interoperabilitatea în întreaga UE.

### **3.6. Probleme emergente**

Ar trebui promovată **utilizarea biometanului din surse durabile în amestecuri cu gaz natural sau cu substituenți ai acestuia** în vehiculele cu gaz natural pentru a consolida sustenabilitatea vehiculelor cu gaz natural. Producătorii și operatorii ar putea să convină asupra unor obiective ambițioase în materie de combinare pentru a oferi certitudine pe piață.

<sup>44</sup> COM (2016) 864 final, 30.11.2016.

<sup>45</sup> Directiva 2012/27/UE.

Pe lângă promovarea alimentării cu energie în aeroporturi pentru avioanele staționare conform cadrelor naționale de politică menționate în Directiva 2014/94/UE, este necesară dezvoltarea în continuare a utilizării **combustibililor alternativi în aviație**. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită combustibililor direct utilizabili, pentru care capacitatea de producție și utilizare sunt încă limitate, și, pe termen mai lung, tehnologiilor de propulsie cu emisii zero de dioxid de carbon. Este foarte importantă acțiunea multilaterală și în acest domeniu. Activitatea în cadrul OACI în sensul continuării alinierii normelor și standardelor Organizației Aviației Civile Internaționale și ale UE cu privire la sustenabilitatea ecologică a combustibililor va contribui la crearea unor condiții de piață mai bune.

Comisia va încuraja continuarea eforturilor pentru stimularea utilizării combustibililor alternativi, precum hidrogenul sau alți combustibili din surse regenerabile, în combinație cu pile de combustie, pentru a extinde gama de **tehnologii de propulsie curate în transportul feroviar**. Există, de asemenea, sinergii între hidrogen și GNL în sectorul transportului naval, precum și biocombustibili avansați drept soluții direct utilizabile în acest sector.

#### 4. CONCLUZII

O dată cu intrarea în vigoare a Acordul de la Paris privind schimbările climatice, **este necesară accelerarea tranziției către o economie modernă și cu emisii scăzute de dioxid de carbon**. Consiliul European din iunie 2017 a recunoscut că Acordul de la Paris reprezintă un „element-cheie pentru modernizarea industriei și economiei europene”.

Acesta stimulează o **concurență globală tot mai acerbă** pentru cote de piață, tehnologii și creiere care să dea naștere inovațiilor cu emisii reduse de dioxid de carbon ale viitorului. Nu este momentul potrivit pentru a ne complăce în situația actuală.

Prezentul plan de acțiune cuprinde o serie de acțiuni menite să sprijine instalarea accelerată a infrastructurii pentru combustibili alternativi în UE. Acestea fac parte dintr-un **pachet privind politica în domeniul mobilității, care tratează împreună vehiculele, infrastructurile, rețeaua de energie electrică și serviciile pentru utilizatori**. Până în 2025, UE ar trebui să finalizeze baza infrastructurii de reîncărcare și realimentare, cu acoperirea completă a coridoarelor rețelei centrale TEN-T.

Europa nu își mai poate permite un mozaic de soluții de infrastructură pentru combustibilii alternativi, căci există riscul ca unele regiuni și unii consumatori să fie lăsați în urmă. Evaluarea cadrelor naționale de politică în temeiul Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi arată că avem multe de învățat din experiența pozitivă a unora dintre statele membre. Acum este nevoie, pentru a ne intensifica eforturile în acest domeniu, de **o colaborare transfrontalieră și transsectorială serioasă între toți actorii publici și privați interesați**. Trebuie evitată blocarea tehnologiilor și a piețelor. Pentru ca piețele să poată crește, infrastructurile pentru combustibili alternativi și serviciile aferente acestora trebuie să fie deschise, transparente și interoperabile, iar utilizatorii trebuie să poată folosi întreaga rețea de transport într-un mod simplu și fluid.

**Comisia este pregătită să sprijine** acest proces, atât prin acțiuni legislative, cât și prin măsuri nelegislative, așa cum se arată în planul de acțiune. Aceasta va face sectorul european al transporturilor mai puternic și mai competitiv, va garanta că nu există

consumatori sau regiuni lăsate în urmă și, în același timp, va permite Europei să își asume rolul de lider în lupta împotriva schimbărilor climatice.