



Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 560 final

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

**Un plan de implementare strategic pentru conturarea unui set de acțiuni suplimentare
de sprijinire a instalării rapide a infrastructurii pentru combustibili alternativi**

1. Introducere

Strategia Comisiei Europene pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă¹ pune bazele abordării prin care sistemul de transport al UE își poate realiza transformarea verde și digitală și poate deveni mai rezilient la crizele viitoare. După cum s-a subliniat în Pactul verde european², rezultatul ar trebui să fie o reducere cu 90 % a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de transporturi până în 2050, în conformitate cu obiectivul de atingere a neutralității climatice în UE până în 2050. Prin urmare, Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă transformă acest obiectiv într-o prioritate pentru stimularea adoptării fără întârziere a vehiculelor cu emisii zero sau cu emisii scăzute, a combustibililor din surse regenerabile și cu conținut scăzut de carbon și a infrastructurii aferente pentru toate modurile de transport. În acest context, este imperativ ca nicio regiune și niciun teritoriu al UE să nu fie lăsat în urmă și ca disparitățile regionale în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi să fie abordate în mod corespunzător, în special în regiunile mai puțin dezvoltate sau în regiunile cu nevoi și situații specifice³.

Stimularea adoptării combustibililor din surse regenerabile și cu conținut scăzut de carbon trebuie să fie corelată cu realizarea unei rețele cuprinzătoare de infrastructuri de reîncărcare și realimentare, pentru a valorifica pe deplin potențialul adoptării pe scară largă a vehiculelor cu emisii scăzute și a celor cu emisii zero în toate modurile de transport. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă sporește nivelul de ambiție stabilit prin inițiativa emblematică europeană „Reîncărcare și realimentare” din cadrul Mecanismului de redresare și reziliență⁴, conform căreia, până în 2025, ar trebui instalate pe autostrăzi cel puțin 1 milion din cele aproximativ 3 milioane de puncte de reîncărcare accesibile publicului și 500 din cele 1 000 de puncte de realimentare cu hidrogen care vor fi necesare până în 2030. Strategia subliniază, de asemenea, obiectivul ambițios de a sprijini porturile și aeroporturile în tranziția lor către transportul multimodal cu emisii zero sau cu emisii scăzute, de a sprijini nodurile de transport și de a încuraja utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu conținut scăzut de carbon.

Propunerea Comisiei pentru un nou regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi este o inițiativă de politică esențială pentru atingerea obiectivului ambițios stabilit în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă. Acest plan este publicat împreună cu propunerea legislativă și prezintă **un set de acțiuni suplimentare menite să sprijine implementarea rapidă a infrastructurii pentru combustibili alternativi.**

Implementarea poate fi accelerată cu adevărat prin îmbunătățirea procedurilor de planificare și de autorizare, prin oferirea de sprijin public specific și prin soluționarea rapidă a problemelor tehnice restante care pun sub semnul întrebării investițiile. Comisia a concentrat la începutul perioadei sprijinul financiar din bugetul UE pentru implementarea unei astfel de infrastructuri. Progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a Mecanismului de redresare și reziliență ar trebui să contribuie în mare măsură la dezvoltarea pieței, precum și la redresarea după criza provocată de pandemia de COVID-19. Planificarea și autorizarea eficiente vor

¹ COM(2020) 789 final.

² COM(2019) 640 final.

³ Cum ar fi regiunile rurale și slab populate, îndepărtate și ultraperiferice, insulare și muntoase.

⁴ https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/recovery-coronavirus/recovery-and-resilience-facility_ro. Mecanismul de redresare și reziliență, elementul central al pachetului de redresare al UE, combină granturi și împrumuturi în valoare totală de 672,5 miliarde EUR care vor fi distribuite statelor membre pentru a sprijini reformele și investițiile.

reprezenta, de asemenea, un factor al progresului atât la nivel național, cât și la nivel local. În prezenta comunicare se solicită o mai bună cooperare între autoritățile naționale și locale și numeroasele părți interesate în vederea diseminării rapide a cazurilor de bune practici în întreaga UE. Comisia a început deja să sprijine această colaborare: la elaborarea acestui plan, Comisia s-a bazat pe expertiza oferită de Forumul pentru transporturi durabile (STF)⁵, care reunește principalii actori de pe piață din sectorul public și din cel privat.

2. Care este situația actuală?

Raportul Comisiei cu privire la aplicarea Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi oferă o evaluare cuprinzătoare a stadiului actual de implementare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în UE⁶. În raport se arată faptul că maturitatea piețelor variază considerabil, în funcție de modul de transport. Cu toate că unele state membre și-au sporit nivelul de ambiție, UE nu dispune încă de o rețea cuprinzătoare și completă de infrastructuri ușor de utilizat, pentru toate modurile de transport. În recentul său raport special⁷ privind infrastructura de încărcare pentru vehiculele electrice, Curtea de Conturi Europeană a subliniat, de asemenea, diferențele semnificative dintre statele membre în ceea ce privește gradul de instalare a infrastructurii de încărcare și a îndemnat statele membre să își intensifice acțiunile.

În prezent, în **sectorul transportului rutier**, se constată o dinamizare semnificativă a pieței vehiculelor electrice. În 2020, înmatriculările de vehicule electrice noi s-au accelerat pe multe piețe ale UE datorită numărului tot mai mare de modele disponibile, a sprijinului extins pentru achiziții și a cerinței ca producătorii să respecte standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane. La sfârșitul anului 2020, numărul de vehicule electrice cu baterie și de vehicule electrice hibride reîncărcabile din statele membre era de 2,24 milioane. Autobuzele și camioanele reprezentau 0,3 % și, respectiv, 0,03 % din întregul parc de vehicule electrice⁸. Cu toate acestea, adoptarea acestor vehicule se concentrează în cea mai mare măsură pe câteva piețe. La nivel de stat membru individual, planul și cota-țintă care trebuie atinse până în 2030 variază de la mai puțin de 1 % la peste 40 % din întregul parc de autoturisme electrice⁹.

La fel ca în cazul asimilării vehiculelor electrice, instalarea unei infrastructuri de reîncărcare accesibile publicului este, de asemenea, supusă unui grad foarte ridicat de concentrare. La sfârșitul anului 2020, în statele membre existau peste 226 000 de puncte de reîncărcare accesibile publicului, dintre care 89 % erau puncte de reîncărcare cu putere normală (cu o putere mai mică sau egală cu 22 kW), iar 11 % erau puncte de reîncărcare cu putere mare (mai

⁵ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/stf_ro.

⁶ COM(2021) 103 final.

⁷

https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_05/SR_Electrical_charging_infrastructure_RO.pdf.

⁸ Studiul EAFO/ICCT:

[https://www.eafo.eu/sites/default/files/2021-](https://www.eafo.eu/sites/default/files/2021-03/EAFO%20Europe%20on%20the%20electrification%20path%20March%202021.pdf)

[03/EAFO%20Europe%20on%20the%20electrification%20path%20March%202021.pdf](https://www.eafo.eu/sites/default/files/2021-03/EAFO%20Europe%20on%20the%20electrification%20path%20March%202021.pdf).

Creșteri ale numărului de înmatriculări de vehicule noi cu aproximativ 200 % și mai mari au fost înregistrate pe 8 piețe, în timp ce creșteri ale pieței de aproximativ 100 % și mai mari au fost înregistrate pe 11 piețe. EAFO este observatorul Comisiei Europene care colectează toate tipurile de date cu privire la combustibilii alternativi, vehicule, infrastructura și politicile de sprijin din UE.

⁹ COM(2021) 103 final.

mare de 22 kW)¹⁰. Cu toate acestea, trei state membre au partajat 70 % din infrastructura respectivă: Țările de Jos, Franța și Germania¹¹. Nivelul de ambiție a crescut în unele state membre, însă gradul de implementare planificată a infrastructurii variază în continuare foarte mult de la un stat membru la altul.

Pentru vehiculele cu GNC (gaz natural comprimat), care este o tehnologie matură, nu se preconizează o creștere semnificativă în următorii ani a parcului actual care include 1,2 milioane de vehicule¹². Infrastructura existentă de aproximativ 3 642 de puncte de realimentare înregistrate în 2020¹³ pare în mare măsură suficientă pentru a acoperi cererea viitoare. Aceeași situație se aplică și pentru infrastructura actuală de GPL (gaz petrolier lichefiat): Statele membre nu anticipează o creștere semnificativă a parcului actual până în 2030¹⁴. În 2020, în UE existau aproximativ 332 de puncte de realimentare cu GNL (gaz natural lichefiat) care deserveau principalele coridoare de transport TEN-T și un parc de până la 6 000 de camioane alimentate cu GNL¹⁵. Deși unele lacune persistă, infrastructura de realimentare oferă deja o conectivitate de rețea avansată. Decarbonizarea gazelor naturale rămâne în continuare o provocare.

Vehiculele alimentate cu hidrogen reprezintă în continuare o piață de nișă din cauza costurilor ridicate ale vehiculelor și ale combustibilului și a eficienței generale insuficiente a vehiculelor¹⁶. Deși unele state membre au stabilit un nivel ridicat de ambiție pentru implementare, multe dintre acestea nu dispun de o strategie de implementare. În 2020, erau în funcțiune 125 de stații de hidrogen, foarte concentrate în câteva state membre, și un parc total de aproximativ 2 000 de vehicule¹⁷. Anumiți producători au anunțat o producție de serie de camioane cu pile de combustie și cu hidrogen pentru a doua jumătate a acestui deceniu.

Doar câteva state membre dispun de infrastructură dedicată biocombustibililor (e85, ED95) care urmează să fie utilizați pentru vehiculele cu dublă alimentare. Volumul înmatriculărilor acestor vehicule rămâne stabil, la un nivel foarte scăzut¹⁸.

În ceea ce privește **transportul naval**, disponibilitatea datelor este redusă privind utilizarea biocombustibililor, navele alimentate cu combustibili alternativi și alimentarea cu energie electrică din rețeaua terestră (*onshore power supply – OPS*)¹⁹ a navelor aflate la dană²⁰. Numărul total de nave alimentate cu GNL date în folosință la nivel mondial a fost de aproximativ 300 în 2019. Doar jumătate dintre acestea erau în activitate; restul navelor rămân la comandă. Numărul navelor electrice (inclusiv hibride) aflate în funcțiune la nivel mondial este la fel de scăzut: în 2019, 160 de nave erau în funcțiune, iar alte 104 în construcție, însă

¹⁰ <https://www.eafo.eu/sites/default/files/2021-03/EAFO%20Europe%20on%20the%20electrification%20path%20March%202021.pdf>.

¹¹ <https://www.eafo.eu/>.

¹² SWD(2020) 331 final.

¹³ <https://www.eafo.eu/>.

¹⁴ COM(2021) 103 final.

¹⁵ <https://www.eafo.eu/>.

¹⁶ *State of the art on alternative fuels transport systems in the European Union* (Situația actuală a sistemelor de transport pentru combustibili alternativi în Uniunea Europeană), Centrul Comun de Cercetare, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1>.

¹⁷ <https://www.eafo.eu/>.

¹⁸ <https://op.europa.eu/ro/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1> și SWD(2021) 49 final.

¹⁹ Surse de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră sau cu energie electrică de la mal.

²⁰ SWD(2021) 631.

interesul pieței este în creștere. Gradul de instalare și de utilizare de surse de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră este în continuare scăzut. La începutul anului 2021, aproximativ 50 de porturi interioare și maritime din UE dispuneau de cel puțin un punct de racordare la sursele de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră²¹. Principalul obiectiv al viitoarei inițiative FuelEU Maritime este de a stimula cererea de combustibili alternativi în transportul maritim, ca parte a unui pachet de aliniere a sectorului la obiectivul ambițios al UE de realizarea a neutralității climatice până în 2050. Prin urmare, se preconizează că tendința de creștere a gradului de utilizare a combustibililor alternativi și a navelor cu emisii zero sau cu emisii scăzute se va accelera în următorii ani.

În ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi în transportul **feroviar**, aproximativ 60 % din rețeaua care deservește 80 % din volumul total al traficului este electrificată și se înregistrează în continuare progrese în ceea ce privește electrificarea infrastructurii feroviare. În plus, primele comenzi de pe piață ale trenurilor cu celule de hidrogen au fost introduse recent în mai multe state membre²².

În ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi în **aviație**, combustibilii de aviație derivați din surse regenerabile (biocombustibili avansați și combustibili sintetici din surse regenerabile) pot fi deja amestecați într-o proporție de până la 50 % cu kerosen și pot fi utilizați în cadrul infrastructurii de realimentare existente. Activitățile de cercetare și inovare aflate în desfășurare ar putea determina o creștere suplimentară a proporției maxime din cadrul amestecului. Cu toate acestea, din cauza barierelor în materie de costuri, producția și utilizarea sunt în continuare marginale, reprezentând 0,05 % din consumul total de combustibil de aviație²³. Viitoarea inițiativă ReFuelEU Aviation își propune să abordeze această provocare. Industria aeronautică și aeroportuară din UE sprijină și investește în creșterea gradului de utilizare a combustibililor de aviație derivați din surse regenerabile și, respectiv, în alimentarea cu energie din surse regenerabile. Au fost deja întreprinse numeroase inițiative de către aeroporturi pentru a reduce impactul aviației la nivelul aeroporturilor (alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare la porți și în poziție de parcare în larg).

Industria aeronautică investește, de asemenea, intens în tehnologii noi pentru aeronave electrice, hibride și alimentate cu hidrogen. O primă aeronavă de mici dimensiuni, integral electrică, a fost certificată de Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (EASA) în 2020²⁴ și se preconizează că, în următorii ani, vor fi utilizate aeronave cu emisii zero de CO₂ pentru zborurile comerciale scurt-curier. Pe lângă aceste evoluții, apar noi concepte în ceea ce privește aeronavele complet autonome (dronele), care oferă soluții noi pentru transportul de mărfuri și, eventual, și pentru transportul de pasageri²⁵. Instalarea acestor tipuri de aeronave va necesita o aprovizionare cu energie din surse regenerabile în cantități suficiente, precum și

²¹ COM(2021) 103 final.

²² Idem.

²³ Idem.

²⁴ *EASA certifies electric aircraft, first type certification for fully electric plane world-wide* (EASA certifică aeronavele electrice, prima certificare de tip pentru avioane complet electrice la nivel mondial) | EASA (europa.eu).

²⁵ O serie de întreprinderi au raportat că au comercializat avioane electrice în scopuri de instructaj (aeronave de mici dimensiuni, electrice, cu două scaune). Astfel de piețe de nișă nu reduc în mod semnificativ emisiile de CO₂ sau poluarea atmosferică, ci oferă oportunități interesante de dezvoltare a unor tehnologii de înalt nivel pentru industriile europene pe piețele internaționale.

investiții în infrastructura de realimentare și reîncărcare din aeroporturi. Acestea sunt necesare în special pentru producția și furnizarea de hidrogen²⁶.

Investiții necesare

Pactul verde european prevede că, până în 2025, va fi necesară o creștere de peste patru ori a infrastructurii de reîncărcare electrică pentru a răspunde creșterii preconizate a parcului de vehicule electrice. Acest lucru ilustrează provocarea cu care se confruntă UE în ceea ce privește instalarea de puncte de reîncărcare în următorii ani, precum și necesitatea de a investi în conectivitatea la rețele.

În ceea ce privește transportul rutier, conform propunerii de regulament nou privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, costurile totale ale investițiilor pentru perioada 2021 și 2030 se ridică la aproximativ 1,5 miliarde EUR anual. În ceea ce privește porturile maritime, costurile totale cu infrastructura de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră sunt estimate la o valoare cuprinsă între 1,2 miliarde EUR și 6,5 miliarde EUR în raport cu costul de referință pentru perioada 2025-2050, în timp ce 3,4 miliarde EUR ar trebui alocate pentru buncherarea GNL în transportul maritim (în cazul în care se utilizează tehnologia „de la navă la navă”). În ceea ce privește porturile interioare, costurile totale cu infrastructura instalațiilor de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră sunt estimate la o valoare mai mare decât costul de referință, fiind cuprinse între 65 de milioane EUR și 412 milioane EUR. Evaluarea impactului care însoțește propunerea de regulament nou privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi include o evaluare detaliată a costurilor și a investițiilor necesare²⁷.

3. Accelerarea implementării infrastructurii pentru combustibili alternativi

Implementarea poate fi accelerată prin îmbunătățirea cadrului general pentru planificarea, autorizarea și achiziționarea unor astfel de infrastructuri în UE, precum și prin sporirea și direcționarea sprijinului public. În plus, specificațiile tehnice comune privind vehiculele, infrastructura și serviciile de utilizare a infrastructurii sunt esențiale pentru intensificarea acțiunilor de consolidare a pieței, deoarece acestea oferă certitudine pentru investițiile de pe piață. Obținerea din timp a unei interpretări comune cu privire la modul de eliminare a lacunelor rămase în materie de standardizare va facilita astfel de acțiuni. Acest plan prezintă un potențial semnificativ de sprijinire a propunerii de regulament nou privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi prin adoptarea de măsuri suplimentare.

3.1. Planificare, autorizare și achiziții mai bune

Punctele de reîncărcare și realimentare cu adevărat viabile din punct de vedere comercial sunt distribuite în mod inegal pe teritoriul UE. Autoritățile publice de la toate nivelurile de guvernare joacă un rol important în dezvoltarea acestei piețe. Prin ajustarea procedurilor de atribuire a concesiunilor sau a licențelor, a procedurilor de achiziții publice sau a procedurilor de acordare de granturi, autoritățile publice pot contribui la modelarea evoluțiilor pieței în acest domeniu:

²⁶ În acest sens, un anunț recent al Airbus a dus la amânarea obiectivului de utilizare pe scară largă a avioanelor alimentate cu hidrogen (după anul 2050): <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/airbus-tells-eu-hydrogen-wont-be-widely-used-planes-before-2050-2021-06-10/>.

²⁷ SWD(2021) 631.

- Sprijinul public pentru instalarea de puncte de reîncărcare și realimentare este în continuare necesar în multe cazuri. Autoritățile vor trebui să planifice aceste lucrări în mod corespunzător, stipulând, în același timp, cerințe minime adecvate și standarde pentru servicii care să favorizeze concurența pe piață și o experiență pozitivă a utilizatorilor și care să evite blocarea soluțiilor tehnologice specifice.
- Planificarea și autorizarea sunt, de asemenea, factori importanți care influențează viteza și amploarea implementării infrastructurii la nivel global: încă în prezent, operatorii de puncte de încărcare se confruntă, în anumite cazuri, cu dificultăți în găsirea unor amplasamente adecvate. Timpul necesar pentru obținerea autorizațiilor de instalare a infrastructurii poate varia considerabil de la un loc la altul, în special în ceea ce privește racordările la rețea. Dacă implementarea cu ajutorul investițiilor private nu se realizează din cauza unor disfuncționalități ale pieței, normele privind ajutoarele de stat permit statelor membre să acopere o parte din costurile pentru obținerea autorizațiilor necesare.
- Procedurile de concesiune pot constitui o constrângere suplimentară. Consultările din cadrul Forumului pentru transporturi durabile au evidențiat faptul că acordarea de licențe, procedurile de concesiune și procesele de achiziții publice pentru stațiile de reîncărcare favorizează adesea actorii importanți (în cazul investițiilor/concesiunilor la scară largă) sau actorii regionali (în cazul investițiilor locale). Acest lucru este valabil în special pentru practicile de concesiune (în special pe autostrăzi, dar și în zonele urbane), în cazul cărora lipsa transparenței și a concurenței în cadrul procedurii de atribuire și durata necorespunzătoare a concesiunilor au fost considerate cele mai stringente probleme²⁸.
- Autoritățile publice trebuie, de asemenea, să analizeze modul optim de alocare a spațiului din ce în ce mai limitat între cererile concurente (de exemplu, pentru mersul pe jos sau cu bicicleta, pentru recreere sau reîncărcarea vehiculelor). Instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare trebuie considerată parte din planificarea generală a mobilității urbane durabile.

Atunci când aceste proceduri se desfășoară în mod corespunzător, autoritățile publice se află într-o poziție puternică în ceea ce privește stimularea și accelerarea implementării unor soluții adaptate exigențelor viitorului, de ultimă generație, eficiente din punctul de vedere al costurilor și din punct de vedere energetic, benefice pentru rețele, cu adevărat interoperabile și ușor de utilizat, cu standarde înalte în materie de servicii. În acest context, este important să se tragă învățăminte din experiența pionerilor, să se evite greșelile și să se împrumute practici care s-au dovedit a fi de succes.

Pentru a răspunde acestei necesități, Forumul pentru transporturi durabile a elaborat deja un set de recomandări pentru autoritățile publice cu privire la achiziționarea, atribuirea concesiunilor, acordarea licențelor și/sau acordarea de sprijin pentru infrastructura de reîncărcare electrică pentru autoturisme și camionete [*the 2020 STF recommendations for*

²⁸ 2019 *Stakeholder consultation* (Consultările cu părțile interesate 2019) | Mobilitate și transporturi (europa.eu).

recharging point tenders (recomandările STF din 2020 privind licitațiile pentru punctele de reîncărcare)]²⁹, precum și un manual de sinteză³⁰.

Recomandările sunt concepute sub formă de orientări practice pentru autoritățile publice care intenționează fie să achiziționeze infrastructuri de reîncărcare, fie să atribuie concesiuni pentru implementarea și/sau exploatarea acestora, eventual corelate cu acordarea de sprijin guvernamental. Recomandările includ exemple de bune practici gata de utilizare de către autoritățile naționale, regionale și locale.

La începutul anului 2021, a fost înființat un subgrup special al STF care să funcționeze ca o platformă pentru schimbul de informații între autoritățile publice cu privire la toate aspectele în vederea promovării și facilitării dezvoltării unei infrastructuri de reîncărcare de înaltă calitate. Acest „subgrup privind schimbul de cele mai bune practici între autoritățile publice în vederea sprijinirii instalării infrastructurii de reîncărcare” actualizează, printre altele, recomandările și manualul de sinteză la intervale regulate de timp și discută posibilele abordări în ceea ce privește armonizarea și simplificarea procedurilor de autorizare și de racordare la rețea. De asemenea, Comisia propune recomandări suplimentare, de exemplu pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare pentru flotele specializate și captive și pentru dezvoltarea unui set european de instrumente care să grupeze cele mai bune practici pe o bază tematică. Primele rezultate sunt așteptate în cursul anului 2022 și vor fi puse la dispoziția autorităților publice pe o platformă nouă de cunoștințe specifică, ca parte a Observatorului european privind combustibilii alternativi („EAFO”).

Schimbul de bune practici între statele membre în materie de planificare, autorizare și achiziții

În **Țările de Jos**, regiunea metropolitană Amsterdam dam-Electric (MRA-Electric) sprijină municipalitățile din provinciile Noord-Holland, Flevoland și Utrecht pentru elaborarea și punerea în aplicare a politicilor privind vehiculele electrice. Municipalitățile fac schimb de experiență și de cunoștințe, dezvoltă proiecte demonstrative, elaborează documente/modele standard pentru uzul tuturor și achiziționează/gestionează împreună infrastructuri de reîncărcare. Cooperarea a creat o rețea interoperabilă de reîncărcare în principalele orașe și în localitățile învecinate (hinterland). La începutul anului 2020, MRA-E a anunțat selectarea concesionarului în cadrul celei mai mari licitații a UE pentru infrastructura de reîncărcare de până acum: 20 000 de puncte noi de reîncărcare! Pentru detalii, a se vedea <https://www.mra-e.nl/>

În **Belgia**, regiunea flamandă organizează o licitație anuală pentru și în numele municipalităților interesate prin intermediul operatorului rețelei de distribuție. Concesiunea regională asigură faptul că infrastructura îndeplinește aceleași cerințe și previne crearea unor rețele închise mai mici (interoperabilitate). Participarea este voluntară: orașe mai mari, cum ar fi Leuven, Gent și Anvers, au ales să își organizeze propriile licitații.

În **Germania**, guvernul federal a creat un instrument online de planificare a infrastructurii de reîncărcare denumit „StandortTool”, care indică, cu o rezoluție spațială ridicată (zone), dacă există o nevoie redusă sau ridicată de infrastructură de reîncărcare suplimentară. Instrumentul combină datele privind parcul de vehicule existent, infrastructura de reîncărcare existentă și modelele de transport ale conducătorilor auto germani. Pentru fiecare zonă, StandortTool oferă, de asemenea, informații cu privire la modul de racordare la rețeaua electrică de medie tensiune. În acest sens, potențialii investitori își pot face o primă idee cu privire la potențialele costurile de racordare a unei stații de reîncărcare la rețea în orice loc. Instrumentul „StandortTool” poate, de asemenea, să proiecteze nevoile viitoare preconizate (până în 2022 și 2030).

²⁹ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/sustainable_transport_forum_report_-_recommendations_for_public_authorities_on_recharging_infrastructure.pdf.

³⁰ https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/stf_handbook.pdf.

Comisia Europeană încurajează statele membre să coopereze în continuare cu privire la aceste aspecte și le invită să utilizeze recomandările STF. Atunci când este necesar, statele membre sunt invitate să își consolideze cadrele de politică pentru a asigura o planificare, o autorizare și achiziții publice mai bune.

3.2. Valorificarea planificării naționale în materie de redresare și reziliență

Strategia anuală privind creșterea durabilă pentru 2021 (SACD 2021) a identificat investițiile în transportul durabil ca fiind una dintre prioritățile planurilor naționale de redresare și reziliență, ale pachetelor de reforme și de investiții care vor fi elaborate de statele membre în contextul Mecanismului de redresare și reziliență. În strategie se solicită, în special, includerea în programele de redresare și reziliență a unor reforme și investiții în scopul stimulării cererii de vehicule cu emisii zero sau cu emisii scăzute și al accelerării implementării infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru a contribui la tranziția către o economie verde.

SACD 2021 a propus, de asemenea, crearea, în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, a unei inițiative emblematice europene intitulată „Reîncărcare și realimentare”³¹, cu scopul de a promova tehnologii curate adaptate exigențelor viitorului pentru a accelera utilizarea unor stații de transport, de încărcare și de realimentare durabile, accesibile și inteligente și pentru a extinde transportul public. În plus, inițiativa emblematică „Power up” pune bazele pentru cele mai importante piețe ale hidrogenului în Europa și pentru infrastructura aferentă, care vor contribui, de asemenea, la mobilitatea durabilă.

Ca răspuns, o serie de state membre intenționează să includă în componentele privind transporturile și energia ale programelor lor naționale de reformă rurală investiții și reforme care să contribuie la realizarea acestor priorități. În acest context, sunt deosebit de importante măsuri de accelerare a reînnoirii transportului public și a parcurilor private de vehicule, material rulant și nave cu emisii zero sau cu emisii scăzute și de sprijinire a instalării infrastructurii de reîncărcare și realimentare cu combustibili alternativi, atât pentru drumuri, cât și pentru porturi. În plus, programele de redresare și reziliență oferă posibilitatea de a include cerințe specifice privind simplificarea procedurilor de autorizare pentru infrastructura de încărcare și de realimentare cu hidrogen, contribuind la eliminarea barierelor administrative. O serie de exemple bune pot fi găsite în cadrul planurilor de redresare și reziliență prezentate deja de statele membre, care stau la baza valorii adăugate a investițiilor sprijinite de respectivele planuri pentru tranziția către un sistem de mobilitate sustenabilă și inteligentă. În majoritatea statelor membre, măsurile urmează să fie puse în aplicare în cooperare cu autoritățile regionale și locale și/sau în parteneriat cu operatori privați pentru a valorifica la maximum efectele de levier.

Toate statele membre au fost încurajate să utilizeze pe deplin toate fondurile puse la dispoziția lor, fie sub formă de sprijin nerambursabil, fie sub formă de împrumuturi nerambursabile. Ca și în cazul proiectelor din sectorul energiei electrice, sunt încurajate interconexiunile transfrontaliere ale proiectelor privind infrastructura pentru combustibili alternativi. Contactele din timpul procesului de planificare și punere în aplicare pot contribui în mod semnificativ la creșterea beneficiilor investițiilor sprijinite de planurile de redresare și

³¹ https://ec.europa.eu/info/files/example-component-reforms-and-investments-clean-smart-and-fair-urban-mobility_ro.

reziliență. **Acest proces de schimb de bune practici poate fi sprijinit de Instrumentul de sprijin tehnic³² al Comisiei, care dispune de un buget de 864 de milioane EUR pentru perioada 2021-2027.** În cadrul acestui instrument, statele membre pot solicita sprijin tehnic, printre altele, pentru a-și pune în aplicare planurile naționale de redresare și reziliență, inclusiv în ceea ce privește aspectele legate de tranziția către o economie verde. În plus, în cadrul ciclului de finanțare al Instrumentului de sprijin tehnic pentru 2022, statele membre pot solicita sprijin în conformitate cu o propunere de proiect emblematic de sprijin tehnic privind „Reîncărcarea și realimentarea”, care se axează pe măsuri de consolidare a implementării infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv în contextul mobilității urbane durabile.

Descrierile clare ale priorităților și obiectivelor, precum și investițiile și proiectele de reformă concepute în mod corespunzător oferă claritatea necesară și asigură un impact și o valoare adăugată ridicate. **Măsura în care planurile de redresare și reziliență sprijină dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi va fi luată în considerare de Comisie în momentul evaluării contribuției planurilor la tranziția către o economie verde, care se numără printre criteriile de evaluare prevăzute în Regulamentul privind instituirea Mecanismului de redresare și reziliență.**

Normele privind ajutoarele de stat se aplică, de asemenea, proiectelor finanțate de mecanism în cazul cărora, din cauza disfuncționalităților pieței, piața nu produce singură investițiile necesare pentru a sprijini tranziția către o mobilitate curată. Comisia a oferit orientări specifice privind ajutoarele de stat pentru infrastructura de reîncărcare și realimentare a vehiculelor rutiere, care ar trebui luate în considerare în mod corespunzător³³. Normele privind ajutoarele de stat acoperă investițiile în instalarea infrastructurii pentru furnizarea de energie electrică, hidrogen sau, dacă este necesar, ca soluție tranzitorie, pentru vehicule, inclusiv vehicule electrice cu două roți, autoturisme, camionete, camioane, autobuze sau nave (infrastructura de reîncărcare sau de realimentare), indiferent dacă infrastructura este destinată uzului propriu al beneficiarului, în infrastructura semipublică sau în infrastructura accesibilă publicului³⁴.

În funcție de proiectul în cauză, statele membre au la dispoziție mai multe instrumente de ajutor de stat³⁵. **Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare trebuie să fie modificat în timp util pentru a permite un anumit sprijin pentru infrastructura de reîncărcare și realimentare și pentru a simplifica punerea în aplicare a unor astfel de proiecte. De asemenea, se lucrează la revizuirea orientărilor privind ajutoarele de stat în**

³² Regulamentul (UE) 2021/240 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 februarie 2021 de instituire a unui Instrument de sprijin tehnic.

³³ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_electric_and_hydrogen_charging_stations.pdf.

³⁴ Există norme separate pentru sprijinirea achiziționării de vehicule electrice sau de alte tipuri de vehicule rutiere cu emisii zero sau cu emisii scăzute.

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_premiums_acquisition_low_emission_vehicles.pdf.

³⁵ Printre acestea se numără, de exemplu, dispozițiile Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare (RGECA), ajutoarele compatibile direct în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, Orientările privind ajutoarele de stat pentru protecția mediului și energie, Orientările privind ajutoarele de stat regionale sau normele referitoare la compensația pentru îndeplinirea unei obligații de serviciu public.

domeniul energiei și al mediului pentru a include norme specifice de evaluare a schemelor de ajutoare pentru infrastructura de reîncărcare și realimentare³⁶.

3.3. Consolidarea și o mai bună direcționare a finanțării la nivelul UE, atragerea de investiții private și creșterea capacității

UE mobilizează deja indirect și direct investiții publice suplimentare pentru a contribui la deblocarea fondurilor private pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. În perioada de finanțare a cadrului financiar multianual (CFM) 2014-2020, Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE) a jucat un rol esențial în sprijinirea implementării a 20 450 de puncte de reîncărcare și realimentare: 19 236 de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice, 130 de puncte de realimentare cu hidrogen, 1 050 de puncte de realimentare cu combustibil GNCL (809 pentru GNC și 241 pentru GNL) și puncte de realimentare cu GNL și/sau surse de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră în 7 porturi interioare și 27 de porturi maritime³⁷. Bugetul multianual al UE pentru perioada 2021-2027 prevede o creștere substanțială a sprijinului pentru implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Statele membre și alte părți interesate se pot baza pe o gamă largă de fonduri și de instrumente financiare complementare.

În deplină concordanță cu Pactul verde european, programul Mecanismul pentru interconectarea Europei 2021-2027 (MIE II) va aborda problema schimbărilor climatice și va contribui cu 60 % din bugetul său general la cofinanțarea inițiativelor care sprijină obiectivele climatice și accelerează tranziția către o mobilitate cu emisii zero. În acest scop, MIE II va crea un mecanism pentru combustibili alternativi. Acesta va finanța infrastructura pentru combustibili alternativi pentru combustibilii din surse regenerabile și cu conținut scăzut de carbon prin combinarea granturilor acordate în cadrul MIE cu finanțarea din partea instituțiilor de finanțare pentru a obține un impact mai mare al investiției. Banca Europeană de Investiții (BEI) nu va fi singurul partener de implementare; alte bănci naționale de promovare pot, de asemenea, să faciliteze operațiunea de finanțare mixtă.

Noul mecanism vizează adaptarea la evoluțiile pieței, reflectând nevoile specifice de infrastructură de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele grele. În acest sens, Comisia intenționează, de asemenea, să definească o rată fixă de cofinanțare adecvată pentru proiectele de infrastructură pentru energie electrică³⁸ și combustibili alternativi pe bază de hidrogen pentru toate modurile de transport³⁹, atât în cadrul pachetului general al MIE, cât și în cadrul pachetului de coeziune, cu o rată de cofinanțare aliniată proporțional⁴⁰. Comisia va sprijini doar punctele de reîncărcare cu o putere de minimum 150 kW, în special în acele părți ale rețelei rutiere TEN-T care nu beneficiază încă de infrastructură suficientă. Pentru a simplifica

³⁶ Consultarea publică cu privire la Orientările revizuite privind ajutoarele de stat pentru climă, energie și mediu (CEEAG): https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_nl.

³⁷ Aceste cifre orientative nu includ granturile acordate în cadrul MIE care se elaborează în prezent ca urmare a cererii de propuneri privind mecanismul de finanțare mixtă (al 4-lea criteriu de excludere).

³⁸ De exemplu, infrastructura depourilor de autobuze sau infrastructura de aprovizionare și operațiunile la sol în porturile și aeroporturile maritime și interioare din cadrul rețelei TEN-T.

³⁹ În cadrul MIE II, costurile aferente vehiculelor sau navelor nu vor fi eligibile, cu excepția căilor navigabile interioare și a transportului maritim pe distanțe scurte, în cazul în care este necesar un număr inițial de nave pentru a lansa utilizarea infrastructurii de reîncărcare/realimentare care beneficiază de sprijin.

⁴⁰ Raportul dintre ratele de cofinanțare în cadrul mecanismului pentru combustibili alternativi și rata maximă de cofinanțare de 50 % în cadrul pachetului general a fost aplicat proporțional pentru raportul dintre rata de cofinanțare în cadrul mecanismului pentru combustibili alternativi și rata maximă de cofinanțare de 85 % în cadrul pachetului de coeziune.

gestionarea și punerea în aplicare a mecanismului, pentru finanțarea punctelor de reîncărcare ultrarapidă⁴¹, Comisia va utiliza contribuțiile unitare, inclusiv costurile de conectare la rețea⁴², ca formă simplificată de finanțare.

Pe rețeaua de drumuri TEN-T, numărul insuficient de puncte de reîncărcare ultrarapidă disponibile se dovedește a fi o provocare importantă în ceea ce privește facilitarea călătoriilor transfrontaliere pe distanțe mai lungi. Doar câteva secțiuni ale rețelei sunt prevăzute cu cel puțin câte un punct de reîncărcare rapidă la distanță de 60 km unul față de celălalt. În mod similar, aprovizionarea pe rețeaua rutieră a stațiilor de realimentare cu hidrogen este fragmentată. Dotarea porturilor interioare și maritime cu o infrastructură pentru combustibili alternativi durabili suficienți reprezintă o altă prioritate. Pentru a permite instalarea specifică din punct de vedere geografic a punctelor de reîncărcare ultrarapidă, Comisia va furniza o analiză a lacunelor în materie de infrastructură pentru infrastructura pentru combustibili alternativi, pe baza hărților TEN-Tec⁴³. În viitor, această analiză va include hotspoturi de rutare și de identificare/vârfuri sezoniere bazate pe fluxul istoric al traficului.

În multe cazuri, se preconizează că zonele urbane vor atrage mai multe investiții private decât alte zone datorită unei concentrări mai mari de potențiali utilizatori. Prin urmare, infrastructura de reîncărcare pentru parcul de vehicule de transport public reprezintă o prioritate pentru finanțarea publică, completând utilizarea de autobuze cu emisii zero în orașe. De exemplu, aceasta ar acoperi infrastructura de reîncărcare din depouri, dispozitivele de încărcare ocazionale și sistemele conexe ale instalațiilor de stocare a energiei.

Pentru a spori la maximum impactul investițiilor private, Comisia va căuta în mod activ sinergii cu parteneriatele și misiunile realizate în cadrul programului Orizont Europa, în special cu misiunea propusă privind orașele inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei⁴⁴, care urmărește transformarea a 100 de orașe în orașe neutre din punct de vedere climatic până în 2030, ca parte a Pactului verde european. Stimularea transportului și a mobilității urbane durabile va reprezenta un aspect esențial al misiunii, care va oferi oportunități orașelor care doresc să investească în transportul public cu emisii zero și în infrastructura conexasă.

Investițiile realizate în cadrul acestei misiuni pot contribui în mod pozitiv la implementarea infrastructurii de reîncărcare în orașe. Acest proces ar include instalarea atât a unor puncte de reîncărcare accesibile publicului, cât și de conducte și cabluri în clădiri și parcuri pentru reîncărcarea vehiculelor private. De asemenea, parteneriatele stabilite în cadrul programului Orizont Europa cu industria și statele membre prin intermediul Parteneriatului pentru tranziția către o energie curată oferă oportunități de finanțare pentru cercetare și dezvoltare în aceste domenii. Parteneriatele „2Zero” și „Baterii” și Întreprinderea comună pentru hidrogen curat⁴⁵

⁴¹ Având în vedere scăderea rapidă a costurilor pentru segmentul pieței electromobilității, precum și nivelul redus de informații în cadrul analizei din literatura de specialitate cu privire la costurile punctelor de reîncărcare cu o putere instalată de 350 kW, nivelul ratei de cofinanțare este mai prudent. Cu toate acestea, în ceea ce privește valoarea (în EUR), contribuția unitară pentru un punct de reîncărcare cu o putere instalată de minimum 350 kW reprezintă dublul contribuției unitare pentru un punct de reîncărcare cu o putere instalată de minimum 150 kW.

⁴² Contribuția unitară pentru racordarea la rețea va fi condiționată de instalarea a cel puțin patru puncte de reîncărcare (ținând seama de faptul că un punct de reîncărcare cu o putere instalată de 350 kW poate fi luat în calcul pentru 2 puncte de reîncărcare cu o putere instalată de 150 kW).

⁴³ https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm.

⁴⁴ https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_ro

⁴⁵ https://ec.europa.eu/info/files/european-partnership-towards-zero-emission-road-transport-2zero_en;

acordă o atenție deosebită dezvoltării infrastructurii de reîncărcare și realimentare în domenii precum tehnologia V2G și infrastructura de reîncărcare omniprezentă pe autostrăzi sau protocoalele pentru încărcarea rapidă a camioanelor și realimentarea cu hidrogen. Comisia a lansat, de asemenea, o inițiativă emblematică privind bateriile, cu o sumă suplimentară de 200 de milioane EUR pentru a sprijini dezvoltarea și inovarea în materie de baterii la nivel european („Bateria 2030+”). Fondul pentru inovare va sprijini tehnologiile inovatoare și cu conținut scăzut de carbon și va ajuta întreprinderile să introducă pe piață soluții industriale pentru a sprijini tranziția către neutralitatea climatică.

Politica de coeziune va juca un rol central în sprijinirea tuturor regiunilor în tranziția lor către o Europă mai verde și neutră din punct de vedere climatic și în asigurarea faptului că nicio regiune nu este lăsată în urmă. Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune sunt puse la dispoziție pentru a sprijini investițiile în cercetare, inovare și implementare, în special în statele membre și regiunile mai puțin dezvoltate. Politica de coeziune va oferi sprijin, acoperind toate modurile de transport și toate nivelurile rețelei de transport, de la TEN-T la mobilitatea locală, în conformitate cu cerințele și prioritățile specifice identificate în programele naționale și regionale.

Programul InvestEU⁴⁶, în special prin intermediul componentei sale pentru infrastructură durabilă, poate stimula investițiile orientate spre viitor în întreaga Uniune Europeană, poate contribui la mobilizarea investițiilor private și poate oferi servicii de consiliere promotorilor de proiecte și operatorilor care își desfășoară activitatea în domeniul infrastructurilor durabile și activelor mobile. Garanția InvestEU poate sprijini finanțarea unor promotori de proiecte mai riscante, cum ar fi IMM-urile și întreprinderile inovatoare în domeniul transporturilor inteligente și durabile. Garanția poate sprijini, de asemenea, măsuri de promovare a competențelor, a educației, a formării și a serviciilor conexe în cadrul componentei „Investiții sociale și competențe” a programului InvestEU. În plus, va fi posibilă și combinarea granturilor acordate în cadrul MIE cu garanția (InvestEU) în cadrul operațiunii de finanțare mixtă a programului InvestEU.

În ultimii ani, Grupul BEI și-a intensificat, de asemenea, sprijinul pentru accelerarea dezvoltării de tehnologii mai noi, cum ar fi electromobilitatea și digitalizarea, în cadrul Instrumentului pentru un transport mai curat⁴⁷. Grupul BEI va continua să pună la dispoziție o serie de structuri de finanțare pentru a contribui la accelerarea implementării de active mobile mai curate.

În cele din urmă, Comisia a luat măsuri importante pentru a spori sustenabilitatea sistemului financiar, în special prin adoptarea, în 2020, a Regulamentului privind taxonomia⁴⁸, care a instituit un sistem de clasificare pentru activitățile economice verzi. Acesta va facilita extinderea produselor financiare verzi, cum ar fi obligațiunile verzi și securitizarea verde, adecvate pentru promovarea investițiilor în instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi pentru toate modurile de transport.

<https://bepassociation.eu/about/batt4eu-partnership/>; <https://www.fch.europa.eu/>.

⁴⁶ https://europa.eu/investeu/investeu-fund/about-investeu-fund_ro.

⁴⁷ <https://www.eib.org/en/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>.

⁴⁸ Regulamentul (UE) 2020/852 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2020 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/2088.

3.4. Identificarea provocărilor tehnologice importante și accelerarea standardizării

Standardizarea este o modalitate esențială de a crea economii de scară și o piață internă matură pentru acest sector. În temeiul Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, au fost adoptate seturi importante de specificații tehnice comune pentru aprovizionarea cu energie electrică, hidrogen și gaze naturale pentru transportul rutier, transportul maritim și transportul pe căile navigabile interioare. Acesta este rezultatul activității desfășurate de organizațiile europene de standardizare, în urma unei solicitări de standardizare din partea Comisiei în 2015 (mandatul 533)⁴⁹. În pofida progreselor realizate și a sprijinului acordat creșterii pieței, există încă multe nevoi nesatisfăcute, în special ca urmare a noilor evoluții tehnologice și a cerințelor mai stricte în materie de digitalizare și comunicare pentru toate modurile de transport.

Este important ca, începând de astăzi, UE să dispună de o rețea de infrastructură pentru combustibili alternativi adaptată exigențelor viitorului. Pentru a asigura instalarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare într-un mod coerent, este esențial să existe o interpretare comună a nevoilor tehnologice specifice care trebuie abordate pentru combustibilii diferiți în fiecare mod de transport. În acest sens, există o nevoie urgentă de a încheia abordarea tehnologică privind instalarea infrastructurii de realimentare cu hidrogen pentru vehiculele grele, în special în ceea ce privește forma standard finală a combustibilului (lichefiat sau comprimat și nivelul de presiune). Prin urmare, definirea unei direcții comune a pieței în ceea ce privește implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi va fi determinantă pentru o implementare în timp util, într-o manieră holistică, ținând seama de aspectele legate de vehicule, infrastructură și producție/distribuție.

Adaptarea infrastructurii pentru combustibili alternativi la nevoile persoanelor cu handicap a fost, de asemenea, o prioritate pe ordinea de zi. Actul european privind accesibilitatea⁵⁰ stabilește deja cerințe minime la nivelul UE, care trebuie puse în aplicare în mod corespunzător. Printre acestea se numără cerințele privind terminalele de plată, anumite servicii și infrastructuri de transport, inclusiv stațiile de reîncărcare⁵¹. Comisia va pregăti orientări și va face schimb de bune practici, împreună cu Forumul pentru transporturi durabile, în scopul promovării acestor cerințe cu privire la implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

În ceea ce privește **transportul rutier**, activitatea de standardizare s-a axat pe aspecte electrotehnice, cum ar fi prizele, bornele de ieșire și specificațiile privind siguranța electrică. Pentru a realiza interoperabilitatea deplină a tuturor componentelor ecosistemului de reîncărcare a vehiculelor electrice, există în prezent o nevoie urgentă de a standardiza în continuare interfețele de comunicare și de a dezvolta noi modele de date pentru a integra vehiculele electrice în rețea, inclusiv sistemele de gestionare a energiei ale clădirilor, precum și pentru a stimula dezvoltarea rețelelor de e-roaming la nivelul UE. În special, punctele de reîncărcare electrică și de realimentare cu hidrogen pentru vehiculele grele reprezintă o

⁴⁹ Decizia de punere în aplicare a Comisiei C(2015) 1330 final din 12 martie 2015 privind o cerere de standardizare adresată organizațiilor de standardizare europene, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului referitoare la elaborarea de standarde europene aplicabile infrastructurii pentru combustibili alternativi.

⁵⁰ Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor.

⁵¹ În acest caz, trebuie să se acorde atenție înălțimii bazei adăugate la coloanele de încărcare pentru a adapta în mod corect această componentă a infrastructurii la nevoile persoanelor cu handicap.

prioritare pentru standardizare. **Comisia va colabora cu organizațiile și organismele europene de standardizare pentru a adopta o nouă cerere de standardizare:**

- pentru a asigura interoperabilitatea deplină a ecosistemului de reîncărcare a vehiculelor electrice, inclusiv comunicarea între toate părțile acestui ecosistem (producătorii de vehicule, operatorii de puncte de reîncărcare, furnizorii de servicii de mobilitate, platformele de e-roaming și operatorii de distribuție);
- pentru a sprijini introducerea pe piață a tehnologiilor emergente, cum ar fi reîncărcarea inteligentă și serviciile „de la vehicule la rețea” (V2G), care vor face, de asemenea, obiectul proiectelor de cercetare și dezvoltare și al celor demonstrative din cadrul noului program Orizont Europa (inclusiv programul de lucru adoptat al Centrului Comun de Cercetare al Comisiei Europene) și al Misiunii privind orașele inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului asupra climei;
- pentru a formula cerințe specifice pentru reîncărcarea vehiculelor grele, inclusiv prize și borne de ieșire de mare intensitate, tehnologii de răcire și interfețe de comunicare construite pe baza specificațiilor tehnice europene deja elaborate pentru vehiculele utilitare ușoare; vor fi necesare eforturi suplimentare în vederea dezvoltării unor metodologii prenormative de cercetare și de testare pentru a sprijini competitivitatea și fiabilitatea proiectelor de cercetare și dezvoltare și a industriei din UE în ceea ce privește aceste tehnologii;
- pentru a asigura elaborarea unor standarde privind sistemele rutiere electrice, concepute pentru a transmite energie electrică vehiculelor în timpul deplasării;
- pentru a facilita introducerea tehnologiei de reîncărcare fără fir, atât în formă statică, cât și în formă dinamică, care realizează transferuri de energie suficientă pentru a satisface nevoile diferitelor tipuri de vehicule și de utilizatori; va fi necesar să se acorde o atenție deosebită asigurării unei compatibilități electromagnetice suficiente a acestor tehnologii cu benzile de comunicare existente în condiții definite în mod rezonabil și realist;
- pentru a formula specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu hidrogen care distribuie hidrogen lichefiat și comprimat pentru vehiculele grele de marfă.

În acest context, este important să se ajungă la un consens între numeroasele părți interesate din cadrul ecosistemului de reîncărcare cu privire la elaborarea în viitor a unui cadru de guvernare pentru comunicarea „de la vehicule la rețea”. Acest cadru ar trebui să se bazeze pe principii deschise și transparente și să conducă la un ecosistem european ușor accesibil tuturor părților. Comisia va asigura coordonarea în vederea garantării eficienței și a transparenței procesului de elaborare a acestui cadru.

În ceea ce privește sectorul **feroviar**⁵², Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate coordonează activitatea de elaborare de cerințe și specificații tehnice în cooperare cu operatorii, producătorii de material rulant și producătorii de pile de combustie. Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, este esențial să se ia în considerare instalarea în condiții de siguranță și testarea performanțelor. Având în vedere aceste cerințe tehnice, agenția eliberează autorizații pentru darea în folosință a vehiculelor feroviare și facilitează comercializarea vehiculelor feroviare și a trenurilor în toate statele membre. În următorii ani, trebuie depășite trei obstacole tehnologice specifice înainte ca tehnologia pililor de combustie cu hidrogen să

⁵² <https://shift2rail.org/publications/study-on-the-use-of-fuel-cells-and-hydrogen-in-the-railway-environment/>.

poată fi considerată viabilă din punct de vedere comercial în cazul trenurilor. Aceste bariere sunt:

- proiectele demonstrative de mare anvergură legate de parcul de trenuri cu rame multiple;
- dezvoltarea, construcția și exploatarea prototipurilor de locomotive de manevră sau de locomotive magistrale;
- dezvoltarea de tehnologii pentru un sistem optimizat de stocare a hidrogenului pentru aplicațiile feroviare pe bază de pile de combustie cu hidrogen (FCH).

Aceste trei teme prioritare vor constitui punctul central al activității de cercetare și de inovare, eventual prin intensificarea coordonării dintre viitorul parteneriat european pentru transformarea sistemului feroviar al Europei și Parteneriatul european pentru hidrogen curat.

Cea mai mare parte dintre celelalte bariere tehnologice vizează potențialul de optimizare necesar pentru a permite tehnologiei FCH să concureze mai bine cu trenurile cu tracțiune diesel sau electrice. Concret, potențialul de optimizare depinde în mod direct de trenurile alimentate cu pile de combustie cu hidrogen; cu toate acestea, există, de asemenea, multe posibilități de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii corespunzătoare de realimentare cu hidrogen, precum și a sistemelor de service și de întreținere.

În plus, dezvoltarea tehnologică în sectorul feroviar se confruntă cu un mediu de reglementare fragmentat, atât în ceea ce privește cerințele tehnice europene (specificații tehnice de interoperabilitate), cât și cele naționale (NNTR – norme tehnice naționale notificate). Acest lucru are un impact puternic, în special având în vedere că mai multe tipuri de trenuri sunt necesare pentru a acoperi întreaga piață europeană. Până la elaborarea unor cerințe tehnice europene și a unor standarde specifice, trenurile alimentate cu pile de combustie cu hidrogen s-ar putea confrunța cu o fragmentare a pieței care să conducă la costuri fixe mai ridicate, penalizându-i pe pionieri în cazul elaborării unui cadru nou de reglementare pentru toate tipurile de utilizări.

Noile idei ar putea realiza în mod sinergic implementarea infrastructurii de reîncărcare a vehiculelor electrice și a tehnologiei feroviare avansate. De exemplu, în cazul unor posibile viitoare vagoane deschise pentru transportul de automobile, sunt necesare componente specifice ale convertizoarelor, adaptate la tensiunea și frecvențele diferite și oarecum variabile ale trenurilor electrice, pe de o parte, și tehnologia standardizată de reîncărcare a vehiculelor electrice, pe de altă parte, precum și soluții de cablare în condiții de siguranță, în conformitate cu standardele de siguranță feroviară.

În ceea ce privește **transportul maritim** și **transportul pe căile navigabile interioare**, elaborarea de standarde este fundamentală pentru întreprinderea unor acțiuni la nivel înalt, cum ar fi activitatea desfășurată în temeiul convențiilor/codurilor Organizației Maritime Internaționale⁵³ și implementarea operațională sau tehnică. Importanța standardelor internaționale în porturi, în special pentru interfața navă-țarm în porturile maritime internaționale, este direct legată de promovarea siguranței și a încrederii în dezvoltarea unor combustibili alternativi durabili (tipuri de alcool, amoniac, hidrogen etc.) sau a unor soluții de electrificare (cum ar fi alimentarea cu energie electrică din rețeaua terestră și încărcarea bateriilor). De asemenea, este important să se promoveze disponibilitatea locală, care ar putea

⁵³ Orientări interimare privind exploatarea în condiții de siguranță a surselor de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră (OPS) în port pentru navele care efectuează călătoriile internaționale, elaborate în cadrul unei organizații maritime internaționale.

crea o stocare și o distribuție suplimentare și, prin urmare, nevoi limitate de infrastructură de același tip (de exemplu, pentru biocombustibilii avansați), în special atunci când vor coexista mai multe soluții de combustibili în combinație cu motoare flexibile din punctul de vedere al combustibililor.

În acest context și ca parte a solicitării de standardizare a Comisiei din 2015 (mandatul 533)⁵⁴, au fost elaborate standarde de interoperabilitate pentru navigația maritimă și fluvială, în special pentru prizele de la mal. Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) a elaborat, de asemenea, în cooperare cu statele membre și cu industria, documentul intitulat „*Guidance on LNG Bunkering for port authorities and administrations*” (Orientări privind buncherarea gazului natural lichefiat, pentru uzul autorităților și administrațiilor portuare)⁵⁵. În mod similar, **EMSA elaborează în prezent orientări privind sursele de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră**. Ambele ghiduri completează standardele, orientările și bunele practici din industrie existente, cu scopul de a oferi recomandări privind cele mai bune practici.

Viitoarele nevoi de standardizare identificate pentru transportul naval pot fi clasificate în două categorii:

- 1) elaborarea unor specificații suplimentare pentru alimentarea cu energie electrică, inclusiv punctele de reîncărcare a bateriilor de la mal, interfața de comunicare port-rețea cu surse de alimentare cu energie electrică din rețeaua terestră automate pentru fiecare categorie tehnică de nave și înlocuirea și reîncărcarea bateriilor la stațiile de la mal pentru navele de navigație interioară;
- 2) elaborarea de noi standarde pentru buncherarea durabilă cu hidrogen, amoniac și metanol pentru navele maritime și de navigație interioară. Acestea reprezintă o dezvoltare tehnologică pe termen mediu și lung, în conformitate cu obiectivele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, preconizată a se finaliza până la mijlocul anilor 2020.

În ceea ce privește transportul aerian, activitatea de standardizare se axează pe standarde europene noi în scopul sprijinirii creării unei infrastructuri interoperabile pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor de aviație generală⁵⁶ și a aeronavelor cu aplicații specifice, cum ar fi cele electrice cu decolare și aterizare pe verticală (eVTOL)⁵⁷. Se preconizează că aceste standarde vor fi adoptate până la sfârșitul anului 2021 și, respectiv, 2022. În general, noile standarde ar trebui să se bazeze pe expertiza și pe dezvoltările tehnologice existente determinate de recenta certificare de tip a aeronavelor electrice de mici dimensiuni. În ceea ce privește hidrogenul, în prezent nu există activități de standardizare în curs pentru punctele de realimentare, deoarece aeronavele alimentate cu hidrogen se află încă în faza incipientă a proiectelor de certificare. AESA contribuie la acest proces împreună cu organisme de standardizare din UE și din afara UE și cu alte organisme specializate. Standardele pentru aeronavele eVTOL și de aviație generală sunt în curs de elaborare în cooperare cu sectorul aviației și cu organizațiile internaționale de aviație pentru a asigura interoperabilitatea conexiunilor în aeroporturile din afara Uniunii Europene. În prezent nu sunt desfășurate activități de standardizare pentru avioanele de mari dimensiuni, deoarece, spre deosebire de aeronavele eVTOL și cele de aviație generală, nu

⁵⁴ Decizia de punere în aplicare a Comisiei C(2015)1330 final din 12.3.2015.

⁵⁵ <http://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/item/3207-guidance-on-lng-bunkering-to-port-authorities-and-administrations.html>.

⁵⁶ Standardul SAE AS6968 Sistem de încărcare conductivă pentru aeronave electrice ușoare.

⁵⁷ Cerințe de încărcare de nivel înalt SC VTOL 2430.

există încă niciun proiect de certificare în curs de desfășurare pentru avioanele electrice sau hibride de mari dimensiuni.

3.5. Dezvoltarea unui cadru de date și de governanță pentru funcționarea eficientă a ecosistemului electromobilității

În special în ceea ce privește electromobilitatea, disponibilitatea și accesibilitatea datelor de înaltă calitate devin esențiale pentru noile servicii și caracteristici ale produselor care sprijină utilizarea pe piața de masă. Pe o piață care cuprinde milioane de vehicule și puncte de reîncărcare, este esențială conectarea eficientă a utilizatorilor și infrastructurii prin oferirea de soluții neîntrerupte, centrate pe utilizator.

Comisia sprijină o acțiune de sprijinire a programului privind „Colectarea de date referitoare la punctele de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și codurile unice de identificare asociate actorilor din domeniul electromobilității” (PSA IDACS) cu statele membre pentru a îmbunătăți colectarea datelor privind infrastructura pentru combustibili alternativi, pentru a identifica alte nevoi potențiale și pentru a îmbunătăți crearea de noi servicii digitale prin facilitarea interacțiunilor între întreprinderi și administrațiile publice (B2G), între întreprinderi (B2B) și între întreprinderi și consumatori (B2C) în materie de schimburi de date.

În prezent, datele de bază privind infrastructura pentru combustibili alternativi, cum ar fi amplasarea și disponibilitatea acestora, nu sunt adesea partajate sau puse la dispoziție. Aceste date trebuie create, atunci când este necesar, și puse la dispoziție cu ușurință și fără costuri, prin intermediul unei arhitecturi comune a datelor. În consecință, infrastructura de reîncărcare și realimentare trebuie să fie în măsură să gestioneze cerințele necesare în materie de date printr-o infrastructură de date interoperabilă care să susțină partajarea de date în interes public. Pe această bază, pot fi furnizate consumatorilor servicii digitale avansate pentru a permite crearea de noi oportunități de afaceri și îmbunătățirea experiențelor utilizatorilor. Această situație este evidentă în cazul datelor privind prețurile: înainte de a conduce efectiv un vehicul electric, utilizatorii ar trebui să cunoască prețul pe care îl vor plăti în orice punct de reîncărcare, astfel încât să poată lua o decizie în cunoștință de cauză, care să răspundă nevoilor lor. Schimbul transparent de date privind prețurile va sprijini, de asemenea, dezvoltarea unor prețuri echitabile pentru serviciile de e-roaming la nivelul UE.

Crearea de noi servicii care vor îmbunătăți calitatea generală și ușurința de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi va depinde în mare măsură de disponibilitatea datelor generate (de exemplu, accesul la datele de la bordul vehiculelor) în cadrul întregului ecosistem și de potențiala conectivitate cu datele din alte sectoare, cum ar fi comerțul electronic, asigurările, serviciile bancare sau telecomunicațiile.

Observatorul european pentru combustibili alternativi (EAFO) pune deja la dispoziție online date importante privind infrastructura pentru combustibili alternativi⁵⁸, inclusiv prin afișarea acestora pe o hartă interactivă, acordând o atenție specială monitorizării politicilor. Funcționalitatea acestuia va fi îmbunătățită în viitor, printre altele, prin includerea unei platforme noi de cunoștințe destinată autorităților publice (a se vedea secțiunea 3.2 de mai sus) și a unei secțiuni de informare a consumatorilor. În plus, EAFO are potențialul de a

⁵⁸ www.eafo.eu.

deveni punctul european comun de acces pentru accesibilitatea și reutilizarea datelor în timp real privind infrastructura pentru combustibili alternativi.

Este important de remarcat faptul că ecosistemul de date privind electromobilitatea include, de asemenea, infrastructura privată de reîncărcare, și anume punctele de reîncărcare din clădirile rezidențiale și de birouri, din aeroporturi sau din depourile de autobuze. Este esențială instituirea unor sisteme adecvate de monitorizare și de schimb de date între infrastructura publică și cea privată de reîncărcare și rețeaua de energie electrică, creând un cadru tehnologic coerent, în special în vederea facilitării reîncărcării inteligente și bidirecționale (V2G), care este esențială pentru integrarea vehiculelor electrice în rețea.

Prin urmare, există o nevoie urgentă să se garanteze faptul că noua infrastructură pentru combustibili alternativi instalată în Europa poate să transmită informații în timp real, facilitând servicii digitale noi și integrarea vehiculelor electrice în rețea. În acest scop, este necesar să se creeze condiții de concurență echitabile la nivel european, bazate pe un set comun de caracteristici tehnologice și norme de guvernare a pieței care să stea la baza unui ecosistem agil și rezilient bazat pe date.

Elementele esențiale pentru crearea unui ecosistem de date inteligente și cadrul de guvernare aferent includ:

- infrastructura de reîncărcare conectată digital care poate furniza servicii de reîncărcare inteligente și bidirecționale (V2G) și care poate fi actualizată cu ușurință în acest scop;
- infrastructura de reîncărcare echipată cu componentele hardware și software necesare și conforme cu standardele relevante și care să permită un flux interoperabil de informații către structuri *back-end* și către alți actori de pe piață;
- disponibilitatea unor tipuri de date esențiale, definite, care să permită dezvoltarea de servicii noi preconizate să răspundă nevoilor utilizatorilor pentru diferite tipuri de vehicule (de exemplu, vehicule ușoare/vehicule grele), inclusiv procese de localizare, de rezervare, de plată și facturare echitabilă fără întreruperi;
- implementarea unor soluții de plată armonizate și ușor de utilizat, inclusiv a unor opțiuni de plată ad-hoc și contractuale, ținând seama de nevoile specifice ale furnizorilor de servicii de electromobilitate (EMSP)⁵⁹, ca facilitatori ai rețelelor de e-roaming⁶⁰ care răspund nevoilor zilnice ale utilizatorilor;
- specificarea dimensiunilor datelor necesare (agregare, calitate, partajare, reutilizare etc.) pentru a permite crearea de servicii digitale avansate, precum și o hartă a rolurilor și responsabilităților diferiților actori de pe piață în cadrul ecosistemului.

În mod similar, va fi, de asemenea, importantă dezvoltarea de ecosisteme de date pentru alți combustibili alternativi (H₂ curat, biogaz natural lichefiat, biometan, combustibili din surse regenerabile și cu conținut scăzut carbon și alte soluții pentru biocombustibili avansați) care să răspundă cerințelor specifice ale pieței, în special atunci când utilizează aceeași conductă de combustibil ca și soluțiile de combustibili fosili, identici din punct de vedere chimic. În general, cererea de date, precum și calitatea și frecvența fluxurilor de informații vor depinde

⁵⁹ „furnizor de servicii de electromobilitate” înseamnă un actor comercial care furnizează servicii unui utilizator final, inclusiv vânzarea unui serviciu de reîncărcare.

⁶⁰ „e-roaming” înseamnă schimbul de date și de plăți între operatorul unui punct de reîncărcare și un furnizor de servicii de mobilitate de la care un utilizator final achiziționează un serviciu de reîncărcare.

de caracteristicile intrinseci ale procesului de reîncărcare și realimentare și de datele necesare pentru asigurarea utilizării adecvate a infrastructurii pentru fiecare tip de combustibil și de vehicul.

În coordonare cu fluxurile de lucru în curs de desfășurare pentru dezvoltarea spațiului de date privind mobilitatea și cu acțiunea de sprijinire a programelor privind instituirea mecanismului de coordonare pentru federarea punctelor naționale de acces, în cadrul Forumului pentru transporturi durabile vor fi discutate specificațiile tehnice și cerințele de politică pentru dezvoltarea unui ecosistem de date deschise care să asigure accesul liber la date și reutilizarea datelor privind electromobilitatea și alți combustibili alternativi până în 2023 și, respectiv, 2025. În acest sens, Forumul pentru transporturi durabile va aborda tipurile de date statice și dinamice specifice necesare pentru a crea servicii noi, pe baza rezultatelor PSA IDACS, ca o contribuție de bază la lucrările referitoare la un posibil act delegat, planificat pentru anul 2022.

4. Asigurarea unei colaborări extinse pentru a se acționa în direcția unei aspirații comune

Tranziția sectorului transporturilor către surse de energie durabile și curate nu poate fi cartografiată și realizată cu ușurință. Implementarea rapidă a infrastructurii de reîncărcare și realimentare prezintă provocări semnificative: pentru procesele de planificare și de autorizare, pentru planificarea integrării sistemului energetic, pentru crearea unor servicii interoperabile și neîntrerupte pentru utilizatori și pentru dezvoltarea unui ecosistem de piață deschis și competitiv. Aceasta necesită o cooperare extinsă între toți actorii de pe piață din sectorul public și din cel privat de-a lungul întregului lanț valoric, care să reunească sectorul autovehiculelor și sectorul energetic pentru a furniza servicii digitalizate pentru utilizatori. Acesta ar trebui să fie un obiectiv comun atât pentru autoritățile publice, cât și pentru industrie.

Din acest motiv, Comisia a implicat mai mult Forumul pentru transporturi durabile în pregătirea acestui plan de implementare, bazându-se pe strânsa sa colaborare cu forumul din ultimii ani. Forumul reprezintă principalul grup de experți al Comisiei care lucrează la infrastructura pentru combustibili alternativi. Acesta reunește reprezentanți ai tuturor statelor membre și ai principalelor organizații de interes și actori din industrie. Membrii forumului au fost invitați să își împărtășească opiniile și informațiile cu privire la principalele domenii problematice și acțiunile acestui plan în cadrul a două reuniuni și în cadrul unor schimburi de corespondență.

Comisia va continua acest proces de cooperare extinsă cu părțile interesate. Aceasta a înființat, sub auspiciile Forumului pentru transporturi durabile, o serie de subgrupuri noi de experți care să însoțească procesul de stabilire a faptelor și de luare a deciziilor în domeniile cheie precum guvernarea datelor, protocoalele și interfețele de comunicare, planificarea, autorizarea și practicile de concesionare. Constatările vor contribui la elaborarea politicilor viitoare. Comisia va monitoriza îndeaproape instalarea punctelor de reîncărcare și realimentare și în cadrul altor foruri și procese relevante și nu în ultimul rând în contextul inițiativei „Valul de renovări ale clădirilor”⁶¹. Comisia va sprijini necesitatea desfășurării unor activități suplimentare de cercetare și inovare (C&I), în special prin intermediul programului

⁶¹ COM(2020) 662 final.

Orizont Europa și al parteneriatelor sale cu sectorul privat (parteneriate instituționalizate și programate în comun) și cu statele membre (cofinanțare).

În prezent, este necesară **o cooperare transfrontalieră și trans-sectorială eficace și eficientă între toate părțile interesate din sectorul public și din sectorul privat cu privire la dezvoltarea unei infrastructuri deschise, transparente și interoperabile cu servicii de infrastructură neîntrerupte**. Comisia încurajează toate statele membre să implice toate autoritățile publice și toți actorii de pe piață de la toate nivelurile de guvernanță în discuțiile privind nevoile și oportunitățile viitoare în materie de politici.

5. Concluzii

Construirea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru un sistem de mobilitate durabilă oferă o oportunitate unică de a stimula redresarea economică în urma impactului pandemiei de COVID-19. Investițiile aferente vor crea locuri de muncă care nu pot fi externalizate cu ușurință și care sunt adesea ancorate în economiile locale. Există un potențial mare pentru construirea unei economii de piață noi pentru serviciile de reîncărcare și realimentare pe care consumatorii le apreciază și care sprijină modele noi de afaceri, generând, în același timp, beneficii sociale și de mediu considerabile.

Accelerarea implementării infrastructurii de reîncărcare și realimentare reprezintă o prioritate de politică esențială pentru a se asigura că introducerea pe piață a vehiculelor cu emisii zero sau cu emisii scăzute nu este împiedicată de lipsa infrastructurii, întrucât se preconizează o creștere economică semnificativă în următorii ani. Este important de remarcat faptul că această infrastructură va trebui să fie adaptată exigențelor viitorului, inclusiv componentele tehnice relevante pentru a sprijini schimbul de date în timp real și crearea de servicii digitale avansate, astfel încât să permită crearea unor oportunități noi de afaceri și îmbunătățirea experiențelor utilizatorilor.

Acest plan identifică o serie de măsuri suplimentare pentru sprijinirea implementării accelerate a infrastructurii pentru combustibili alternativi în UE. Acestea sunt strâns legate de politicile de **abordare a problemelor legate de vehiculele, navele și aeronavele alimentate cu combustibili alternativi, de infrastructuri, de producția de energie, de rețele, de date și de serviciile pentru utilizatori**. Acestea sprijină inițiativele de politică din cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55”, în special propunerea de revizuire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și vehiculele utilitare ușoare și propunerea pentru un nou regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului, precum și propunerile pentru inițiativele ReFuelEU Aviation și FuelEU Maritime. Acestea sunt, de asemenea, legate de inițiative importante de politică industrială, cum ar fi Alianța pentru baterii, Alianța pentru hidrogen curat și viitoarea Alianță pentru lanțul valoric al combustibililor din surse regenerabile și cu conținut scăzut de carbon. De asemenea, Comisia lucrează la o propunere de revizuire a Directivei privind performanța energetică a clădirilor și va aborda aspecte legate de instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în cadrul viitoarei revizuirii a Regulamentului privind orientările pentru dezvoltare rețelei TEN-T și al noului său pachet privind mobilitatea urbană programate pentru sfârșitul anului 2021.

Comisia este pregătită să sprijine implementarea accelerată a infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi, inclusiv prin investiții în cercetare și inovare. Un acord rapid cu privire la propunerea de nou regulament privind instalarea infrastructurii

pentru combustibili alternativi poate fi susținut de un sprijin extins pentru implementarea pe piață a infrastructurii în cadrul numeroaselor fonduri și instrumente financiare disponibile la nivelul UE. Comisia invită statele membre să facă din sprijinul pentru implementarea infrastructurii o prioritate a planificării măsurilor din cadrul Mecanismului de redresare și reziliență. Comisia subliniază beneficiile actualizării politicilor și reglementărilor conexe pentru planificarea și autorizarea la nivel național și local. De asemenea, Comisia colaborează cu părțile interesate pentru a identifica provocările tehnologice, pentru a efectua activitatea de standardizare necesară și pentru a institui o guvernare eficientă a ecosistemului pentru vehiculele electrice cu baterii și pentru vehiculele electrice cu pile de combustie. În ansamblu, aceste acțiuni vor crește competitivitatea sectorului transporturilor din UE, va asigura faptul că niciun consumator sau regiune nu este lăsată în urmă și va impulsiiona tranziția către o mobilitate durabilă și inteligentă.