



EU-Reg

Aprobado

Reglamento sobre Infraestructura para combustibles alternativos



La legislación de la UE establece objetivos para el uso de combustibles alternativos en el transporte. En 2014, se publicó la Directiva sobre Infraestructura para Combustibles Alternativos (AFID) para satisfacer la demanda de estos combustibles. Como parte del paquete "fit for 55", en julio de 2021, la Comisión Europea propuso el Reglamento sobre Infraestructura para Combustibles Alternativos (AFIR) para reemplazar la antigua AFID.

Estado de tramitación

Adoptada por el Consejo Europeo y publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 22 de septiembre de 2023. Entró en vigor el 12 de octubre de 2023.

Definiciones

Red RTE-T: La Red RTE-T (Red Europea de Transporte Transeuropea) es una iniciativa de la UE para establecer una red de transporte integrada en toda Europa. La Red RTE-T básica se centra en las conexiones principales entre países de la UE, mientras que la Red RTE-T global es una red más amplia.

Nodo urbano red RTE-T: según están definidos en la regulación (EU) No 1315/2013.

Grupo de recarga/repostaje: una o varias estaciones de recarga/repostaje situadas en un lugar determinado.

Estación de recarga/repostaje: instalación física situada en un lugar determinado, que consta de uno o más puntos de repostaje/recarga.

Punto de recarga/repostaje: interfaz para la transferencia de electricidad/combustible a un vehículo y que solo puede recargar los vehículos de uno en uno.

Zonas de estacionamiento seguro: son zonas de estacionamiento accesible a los conductores que se dediquen al transporte de mercancías o pasajeros, y que haya sido certificada de conformidad con el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012.

Obligación

La obligación del cumplimiento de los objetivos AFIR recae sobre los EEMM, que deberán elaborar Marcos Acción Nacional especificando políticas y medidas destinadas a la consecución de los mismos.

Infraestructura de recarga destinada a vehículos eléctricos pesados

Se deben implantar grupos de recarga en cada sentido de circulación dentro de la red RTE-T¹. Cada grupo de recarga debe situarse a una distancia de conducción de 3 km desde la salida más próxima y en cada sentido de circulación deben cumplirse los siguientes criterios:

Distancia entre grupos de recarga	2025 ¹	15 % longitud RTE-T global* con estaciones implantadas
	2027	50 % longitud RTE-T global* con estaciones implantadas
	2030	60 km entre cada estación dentro de la red RTE-T global
Potencia disponible por grupo de recarga (kW)	2025	1400 en toda la RTE-T
	2027	2800 en RTE-T básica y 1400 en RTE-T global
	2030	3600
Nº puntos recarga a 350 kW	2025	1 en toda la RTE-T
	2027	2 en RTE-T básica y 1 en RTE-T global
	2030	2 en toda la RTE-T

*Cálculo longitud RTE-T:

- **Denominador:** longitud total de la red de carreteras de la RTE-T en el EEMM.
- **Numerador:** Suma de la longitud acumulada de los tramos RTE-T entre dos estaciones de servicio, excluyendo cualquier tramo de la red RTE-T entre dos grupos separado por más de 120 km.

Siempre que sea fácilmente accesible, se puede implantar una única estación para ambas direcciones de tráfico. Para ello, se deben cumplir en ambos sentidos los requisitos de la tabla anterior en términos de distancia, potencia disponible y puntos de recarga².

Excepciones :

1. Densidad de tráfico media < 800 vehículos pesado/día → distancia máxima entre estaciones de 100 km
2. Densidad de tráfico media < 2000 vehículos pesados al día:
 - La potencia disponible podrá reducirse hasta en un 50% en cada estación.
 - Se podrá implantar una única estación de repostaje para ambos sentidos de circulación, siempre que sea fácilmente accesible y cumpla con los requisitos establecidos en la tabla anterior aplicables en un único sentido de circulación³.

1. Todas las fechas que aparecen en las tablas de este documento se refieren a 31 de diciembre.
2. Por ejemplo, la potencia disponible y el N.º de puntos de recarga a 350 kW deberá ser la correspondiente a dos estaciones en cada sentido de circulación, es decir, 7200 kW y 4 puntos de recarga a 350 kW para 2030.
3. Por ejemplo, para el año 2030, cuando el tráfico de vehículos pesados sea menor a 2000 vehículos se podrá optar por dos estaciones en cada sentido de circulación con 1800 kW de potencia cada una, o una única estación accesible a ambos sentidos con 3600 kW de potencia.



Objetivos Transporte por carretera

En relación a los nodos urbanos de la red RTE-T ⁴, se fijan los siguientes objetivos:

Potencia agregada puntos de recarga en el nodo (kW)	2027	900
	2030	1800
Potencia individuales cada punto de recarga (kW)	2027	150
	2030	

También se fijan objetivos para infraestructura de recarga en zonas de estacionamiento segura y protegida: ⁵

Nº puntos de recarga por estacionamiento	2027	2
	2030	4
Potencia puntos carga (kW)	2027	100
	2030	150

Infraestructura de repostaje de hidrógeno

Para el 31 de diciembre de 2030 los EEMM deben implantar estaciones de repostaje de hidrógeno dentro de la red RTE-T básica ⁵. Cada estación debe situarse a una distancia de conducción de 10 km desde la salida más próxima y deben cumplirse los siguientes criterios:

Distancia entre estaciones	Estaciones de repostaje cada 200 km dentro de la red RTE-T básica
	Al menos una estación de repostaje en cada núcleo urbano de la red RTE-T
Capacidad	1 tonelada H ₂ /día
Accesibilidad	Al menos un punto de repostaje a 700 bar

Excepciones :

1. Densidad de tráfico media < 2000 vehículos pesado/día → capacidad de 500 kgH₂/día
2. Los EEMM podrán decidir no aplicar estos criterios a regiones ultraperiféricas de la Unión a que se refiere el artículo 349 del TFUE o las islas que entran en la definición de pequeña red conectada según la Directiva (UE) 2019/944.

Infraestructura de repostaje de GNL

La antigua AFID tenía fijaba como objetivo una estación de repostaje de GNL cada 400 km. Los EEMM garantizarán el despliegue de puntos de repostaje suficientes para cumplir con este objetivo para el 31 de diciembre de 2024, al menos a lo largo de la red RTE-T básica.

Infraestructura ferroviaria

Los EEM evaluarán en los tramos de vía no electrificables, por razones técnicas o de viabilidad económica, el desarrollo de sistemas alternativos como trenes de hidrógeno o baterías. Se deberán incluir objetivos a este respecto en los Marcos de Acción Nacional.

Suministro de GNL en puertos marítimos

Los EEMM velarán por que se instale un número adecuado de puntos de bunkering de GNL en los puertos marítimos del núcleo de la red RTE-T antes del 31 de diciembre de 2024. . Los Marco de Acción Nacionales deberán contener objetivos a este respecto, indicando los puertos marítimos de la red básica de la RTE-T que proporcionen acceso a los puntos de bunkering de GNL.

Suministro de combustibles derivados del hidrógeno

El Marco de Acción Nacional deberá incluir medidas para el desarrollo de infraestructura para combustibles alternativos al GNL, es decir, hidrógeno, amoniaco, metanol y electricidad.

Objetivos
Transporte por
carretera

Objetivos
Transporte
ferroviario

Objetivos
Transporte
marítimo

4. No se especifica si debe establecerse una estación en cada sentido de la circulación o una única estación disponible para ambos sentidos.

Suministro de electricidad en puerto en los puertos marítimos y de navegación interior

Puertos costeros: para el 31 de diciembre de 2029 los puertos marítimos de la RTE-T deberán suministrar cada año electricidad en puerto en función de la frecuencia anual de buques amarrados a puerto de más de 5000 toneladas de arqueo bruto, según los criterios de la tabla inferior para los distintos tipos de buques:

Tipo de buque	Frecuencia anual	Objetivo
Portacontenedores	100	Satisfacer al menos el 90 % del número total de escalas ⁷
Ro-ro de pasajeros y naves marítimas de pasaje de alta velocidad	40	Satisfacer al menos el 90 % del número total de escalas
Buques de pasaje de navegación marítima que no sean Ro-ro y naves marítimas de pasaje que no sean de alta velocidad	25	Satisfacer al menos el 90 % del número total de escalas

Puertos interiores: Al menos una instalación que suministre electricidad a embarcaciones en todos los puertos de navegación interiores de la red RTE-T básica y global para diciembre de 2024 y 2029 respectivamente ⁶.

Excepciones: Puertos situados en islas o en regiones ultraperiféricas a las que se refiere el artículo 349 del TFUE o en el territorio de Ceuta y Melilla. Siempre que no exista conexión eléctrica con el continente, con un país vecino o haya suficiente capacidad eléctrica generada localmente sin utilizar combustibles fósiles para satisfacer las necesidades de la región.

Suministro de electricidad a aeronaves estacionadas

Suministro de electricidad a las aeronaves estacionadas dentro de los aeropuertos de la red RTE-T tanto en puestos de contacto como en puestos de estacionamiento en remoto, estableciendo como fecha límite el 31 de diciembre de 2024 y el 31 de diciembre de 2029 respectivamente.

La electricidad suministrada deberá proceder de la red eléctrica o generarse in situ sin usar combustibles fósiles, a más tardar el 1 de enero de 2030.

Excepciones:

- los aeropuertos de la red RTE-T con menos de 10 000 movimientos de vuelos comerciales al año en promedio de los tres últimos años, están exentos de las obligaciones anteriores.
- Las obligaciones anteriores no aplican a puestos de estacionamiento situados en zonas militares o a aeronaves con un peso máximo al despegue inferior a 5,7 toneladas.

Fechas clave

- Diciembre de 2024:** borrador
- Diciembre de 2025:** Versión consolidada (incorporando comentarios de la CE).
- Marzo 2024:** publicación por parte de la CE de orientaciones y modelos sobre el contenido, la estructura y el formato de los marcos políticos nacionales
- A partir de 2027, cada dos años, evaluación progreso del mismo por parte de la CE

Contenido

- Evaluación de la situación actual y de la evolución futura del mercado de los combustibles alternativos y su infraestructura en el sector del transporte.
- Objetivos intermedios nacionales para el cumplimiento de los objetivos obligatorios de AFIR.
- Políticas para alcanzar estos objetivos incluyendo aquellas dirigidas a flotas cautivas del estado mediante la financiación pública.
- Políticas para eliminar obstáculos relacionados con trámites administrativos y permisos.

Evaluación

- Evaluación de la situación en relación a los objetivos del Marco de Acción Nacional.
- Índices de utilización de la infraestructura desplegada.**
- Nuevas medidas para el cumplimiento de los objetivos:** incentivos directos para la compra de vehículos, incentivos fiscales, etc.
- La CE formulará recomendaciones, si procede. El EEMM notificará a la CE en un plazo de seis meses el modo en que se propone aplicarlas.



Objetivos transporte aéreo

Marco de Acción Nacional

5. En los últimos tres años

6. No se especifica tamaño de buques ni % total de escalas a suministrar.