

Raport privind punerea în aplicare a Strategiei
privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea
pieței de combustibili alternativi



Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri

2020



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Cuprins

Introducere	3
1. Măsurile Realizate sau în curs de Implementare	4
2. Măsurile Juridice.....	5
Măsura nr. 1	6
Măsura nr. 2	7
Măsura nr. 3	7
Măsura nr. 4	8
Măsura nr. 5	9
Măsura nr. 6	10
Măsura nr. 7	11
Măsura nr. 8	12
Măsura nr. 9	12
Măsura nr. 10.....	14
Măsura nr. 11.....	16
3. Măsurile de Politică pentru aplicarea Strategiei privind Cadrul Național	17
Măsura nr. 12.....	17
Măsura nr. 13.....	18
Măsura nr. 14.....	19
Măsura nr. 15.....	20
Măsura nr. 16.....	20
Măsura nr. 17.....	22
Măsura nr. 18.....	23
Măsura nr. 19.....	24
Măsura nr. 20.....	25
4. Sprijin pentru Instalare și Producție	27
Măsura nr. 21.....	27
Măsura nr. 22.....	29
5. Informare, Cercetare, Dezvoltare Tehnologică și Demonstrare	30



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Măsura nr. 23.....	30
Măsura nr. 24.....	31
Măsura nr. 25.....	31
Măsura nr. 26.....	33
Măsura nr. 27.....	33
Măsura nr. 28.....	34
Măsura nr. 29.....	35
Măsura nr. 30.....	36
Concluzii.....	38
Anexa nr. 1 – Tabel centralizator (descriere explicativă).....	38



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Introducere

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) din Legea nr. 34/2017 *privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*, Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri, autoritate de reglementare competentă, va transmite Comisiei Europene un raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi, până la data de 18 noiembrie 2019 și ulterior, din 3 în 3 ani.

Acest raport conține informațiile prevăzute în anexa nr. 1 din Legea nr. 34/2017, iar acolo unde este cazul, acesta va include o justificare relevantă privind gradul de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale prevăzute la art. 4 din aceeași lege.

Strategia privind Cadrul Național este cuprinsă în Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 87/2018 și este elaborată în conformitate cu prevederile Capitolului II din Legea 34 din 27 martie 2017 *privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*, prin care se transpune Directiva 2014/94/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 *privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*.

Scopul Strategiei privind Cadrul Național este de a susține dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi în România, astfel încât toate modurile de transport, metodele și tehnologiile relevante să poată fi utilizate nediscriminatoriu în conformitate cu eficiența, aplicabilitatea și rentabilitatea lor, pentru a se asigura un sistem de transport cu un grad ridicat de continuitate și un impact minim asupra mediului înconjurător și asupra sănătății populației, atât în aglomerările urbane, cât și de-a lungul infrastructurii interurbane și rețelelor europene de transport rutier, naval și aerian.

În Strategia privind Cadrul Național, măsurile de susținere a dezvoltării infrastructurii de combustibili alternativi în România sunt individualizate pe fiecare combustibil alternativ în parte, în funcție de următoarele criterii¹: măsuri legislative, de reglementare sau administrative, măsuri de politică pentru susținerea punerii în aplicare a Cadrului Național, măsuri de sprijin pentru instalare și producție, măsuri de informare, cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrare. Aceste măsuri reprezintă un ansamblu tehnic și legislativ pentru promovarea nediscriminatorie a celor șapte combustibili alternativi, astfel cum au fost definiți în Legea nr. 34/2017 și utilizați în cele trei moduri de transport, respectiv rutier, naval și aerian, în zonele urbane, cât și extraurbane.

Prin măsurile cuprinse, Strategia asigură consistența obiectivului general stabilit pentru anul 2020, propunându-și concomitent, să contribuie la obiectivul atingerii unei ponderi

¹ Aceste criterii/categorii au fost definite în HG nr. 87/2018 luând în considerare defalcarea propusă în documentul Comisiei Europene *Clean Transport - Support to the Member States for the Implementation of the Directive on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure* (Capitolul 4 – pagina 41), publicat pe site-ul Comisiei în ianuarie 2016;

Sursă: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/studies/doc/2016-01-alternative-fuels-implementation-good-practices.pdf>, accesat în data de 25.11.2019;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

a energiei din surse regenerabile, utilizată în toate formele de transporturi, care să reprezinte cel puțin 10% din consumul final de energie în transporturi în anul 2020.

Prezența unei infrastructuri adecvate în domeniul combustibililor alternativi în România reprezintă un obiectiv prevăzut în *Strategia europeană de transport durabil*, care prevede faptul că o politică de transport sustenabilă ar trebui să facă față intensității traficului și nivelelor crescute de congestie, zgomotului și poluării și să sprijine folosirea tipurilor de transport cu impact redus asupra mediului înconjurător, a soluțiilor de transport intermodal, precum și să ofere un nivel de accesibilitate adecvat persoanelor care dețin vehicule care utilizează combustibili alternativi.

Măsurile prevăzute în Strategia privind Cadrul național de politică, destinate implementării de către autoritățile publice, vor fi corelate cu măsurile adoptate deja, atât de către instituțiile publice cât și de mediul privat, astfel încât rezultatele să reflecte potențialul de dezvoltare al pieței din România, precum și tendințele globale din domeniul combustibililor alternativi.

Pentru îndeplinirea măsurilor prevăzute în Strategia privind Cadrul național de politică, în conformitate cu prevederile art. 2 din Hotărârea Guvernului nr. 87/2018, s-a constituit Consiliul de Coordonare pentru Dezvoltarea Pieței pentru Combustibili Alternativi (CC DPCA) cu scopul de a oferi expertiză pentru implementarea și monitorizarea Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România.

Astfel, prezentul raport a fost întocmit pe baza informațiilor oferite de către autoritățile cu statut de membru și/sau invitat permanent în CC DPCA, care au responsabilități în domeniile relevante acestei problematice. Atribuția principală a CC DPCA este asigurarea coordonării implementării Cadrului Național prin dezvoltarea cooperării între autoritățile cu atribuții în domeniu.

1. Măsuri Realizate sau în curs de Implementare

Aceste măsuri se regăsesc la pagina nr. 41 a Anexei Hotărârii Guvernului nr. 87 din 7 martie 2018 *pentru aprobarea Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România și înființarea Consiliului interministerial de coordonare pentru dezvoltarea pieței pentru combustibili alternativi.*

În data de 13.07.2018 a fost publicat în Monitorul Oficial, Ordinul nr. 741 pentru aprobarea Ghidului de finanțare *Programul privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, utilizând autovehicule mai puțin poluante în transportul public local de persoane.*² Obiectivul programului constă în diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră, prin punerea în circulație a autobuzelor electrice, autobuzelor hibrid, autobuzelor alimentate cu GNC și a troleibuzelor. Finanțarea

² Sursă: Minuta întâlnirii din data de 28.05.2019, informație dată de AFM;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

nerambursabilă se acordă în cuantum de până la 80% din prețul de achiziție al autobuzului/troleibuzului. Sunt eligibile autovehiculele din categoria M3: autobuze electrice, autobuze hibrid, autobuze alimentate cu GNC sau troleibuze. Programul este derulat de către Administrația Fondului pentru Mediu (AFM), aflată sub coordonarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor.

– Programul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în municipiile reședințe de județ. Obiectul programului îl reprezintă dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu energie electrică a vehiculelor electrice. Suma maximă finanțată de Autoritate pentru instalarea unei stații de reîncărcare este de 190.000 lei (aprox. 40.000 euro), valoare ce reprezintă 90% din cheltuielile eligibile. Programul este derulat de către AFM, aflat sub coordonarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor.

– Programul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice. Solicitanții eligibili sunt operatorii economici iar obiectul Programului îl reprezintă dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu energie electrică a autovehiculelor electrice. Programul este derulat de către AFM, aflat sub coordonarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor.

– Programul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante din punct de vedere energetic (*RABLA PLUS*) aprobat prin Ordinul ministrului mediului nr. 660/2017. Programul este derulat de către AFM, aflat sub coordonarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor.

Beneficiarii sunt persoane fizice și juridice iar obiectul programului îl reprezintă finanțarea nerambursabilă din Fondul pentru Mediu, acordată sub forma eco-tichetului, pentru achiziționarea autovehiculelor electrice noi sau autovehiculelor noi hibride.

– Programul *Eco-voucher în schimbul unui autovehicul uzat* realizat de către Primăria Municipiului București, a fost derulat în perioada 2018-2019. Prin intermediul lui s-au realizat următoarele activități: elaborarea Regulamentului pentru implementarea programului, aprobat prin Dispoziția Primarului General nr. 1823/10.10.2018; crearea aplicației informatice PEVAUTO, ce a permis înregistrarea a 6.000 de participanți conform Regulamentului, publicarea listei proprietarilor de autovehicule acceptați în program; acordarea nominală a eco-voucherelor proprietarilor acceptați în program.³

2. Măsuri Juridice

Aceste măsuri se regăsesc la pagina nr. 42 a Anexei la Hotărârea Guvernului nr. 87 din 7 martie 2018 pentru aprobarea Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și

³ Sursă: date preluate din adresa nr. 1717458/11.03.2019, oferite de PMB;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

pentru instalarea infrastructurii relevante în România și înființarea Consiliului interministerial de coordonare pentru dezvoltarea pieței pentru combustibili alternativi.

În această secțiune a *Strategiei privind Cadrul național de politică* sunt cumulate măsurile legislative, de reglementare sau administrative. Prin corelarea lor se susține crearea și dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în România.

Măsura nr. 1

Dezvoltarea cadrului normativ care să asigure punerea în aplicare a prevederilor de la art. 8 din Legea nr. 34/2017.

Ministerul Energiei, în cooperare cu autorități publice și asociații de profil din mediul privat a analizat posibilitatea stabilirii unei modalități și/sau unități de măsură comune a serviciului de încărcare/reîncărcare la toate punctele accesibile publicului, astfel încât prevederile art. 8 alin. (2) din Legea nr. 34/2017 să poată fi îndeplinite, și anume, *prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului sunt rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii.*

În conformitate cu prevederile Codului fiscal, energia electrică reprezintă produsul cu codul NC 2716, iar potrivit dispozițiilor art. 358 alin. (2) din Codul fiscal, energia electrică este supusă accizelor și accizele devin exigibile la momentul furnizării energiei electrice, după caz, de producători, distribuitori sau redistribuitori către consumatorii finali (operatorii stației de încărcare/reîncărcare). Consumatorul final de energie electrică reprezintă persoana fizică sau juridică care nu este supusă obligației de licențiere de către autoritatea de reglementare competentă și care utilizează acest produs.⁴

În momentul de față, încărcarea vehiculelor electrice este tarifată ca un serviciu de vânzare energie electrică (kW/h) sau furnizare serviciu de parcare (timpul fiind considerat unitatea de măsură în această situație). În piață, tendința este de a stabili ca unitate de măsură multiplul de kW/h, care, în timp, se va transforma în minute, pentru a preveni staționarea vehiculelor după ce încărcarea a avut loc.

Faptul că fiecare operator care deține o stație de încărcare își poate alege modul de tarifare creează anumite dificultăți în aplicarea unitară a art. nr. 8, alin. (2), întrucât în lipsa unei modalități/unități de măsură comune determină o anumită dificultate în procesul de comparare a prețurilor.

Ministerul Energiei a creat contextul de dezbatere împreună cu reprezentanții autorităților și instituțiilor publice relevante pentru a analiza posibilitatea identificării unei modalități (de exemplu, metodologie, Cod Caen etc.) potrivit cărora operatorii pot derula activități de comercializare/furnizare a serviciului de reîncărcare a vehiculelor

⁴ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 12.09.2019 și adresa nr. 784223/22.07.2019 informație transmisă de Ministerul Finanțelor Publice;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

electrice astfel încât prețurile rezultate din acest proces să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 30%

Măsura nr. 2

Evaluarea oportunității instituirii unor prevederi care să asigure disponibilitatea punctelor de reîncărcare în stațiile de alimentare cu combustibil clasic.

În vederea îndeplinirii acestei măsuri, Ministerul Energiei evaluează împreună cu operatorii economici, care acoperă aproximativ 90% din piața de carburanți, posibilitatea de instalare în stațiile de distribuție carburanți a unor stații de reîncărcare la o putere mai mică sau egală cu 22 kW, destinate vehiculelor electrice și hibrid electrice, astfel încât să nu afecteze într-o măsură disproporționată consumul de energie electrică și/sau indirect activitatea stației de alimentare cu carburanți.

Disponibilitatea instalării punctelor de reîncărcare la o putere mai mică sau egală cu 22 kW, în stațiile de alimentare cu combustibili clasici, se află în curs de evaluare, datele primite urmând să fie centralizate și analizate în perioada imediat următoare.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 80%

Măsura nr. 3

Revizuirea, completarea și simplificarea cadrului normativ destinat autorizării stațiilor de realimentare cu GPL. Măsura va avea în vedere asigurarea unor standarde de siguranță și de protecție a mediului adecvate, precum și o raportare eficientă a cantităților livrate în aglomerările urbane, către Autoritatea de reglementare competentă.

Stațiile de alimentare cu gaz petrolier lichefiat (GPL) sunt autorizate de Inspekția de Stat pentru Controlul Cazanelor, Recipientelor sub Presiune și Instalațiilor de Ridicat (ISCIR) și trebuie autorizate și de Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (IGSU).

Reglementările legislative privind Codul tehnic al domeniului gazelor petroliere lichefiate – GPL necesită o analiză a posibilității actualizării cerințelor tehnice minime specifice domeniului gazelor petroliere lichefiate.⁵

De asemenea, în cadrul CC DPCA, la propunerea Departamentului pentru Situații de Urgență, va fi analizată posibilitatea de revizuire a întregului cadru normativ de proiectare a stațiilor de distribuție a GPL (Normativ pentru proiectarea, executarea, exploatarea, dezafectarea și postutilizarea stațiilor de distribuție a carburanților la

⁵ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 22.05.2019, informații oferite de CNCIR;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

autovehicule, indicativ NP 004-03 prin introducerea posibilității utilizării, pe același peron, a pompelor de GPL și a pompelor de combustibil convenționali, Normativ de proiectare, execuție și exploatare a sistemelor de alimentare cu gaze petroliere lichefiate (G.P.L.), pentru autovehicule, indicativ NP 037-1999, Normativ de proiectare, execuție și exploatare a sistemelor de alimentare cu gaze petroliere lichefiate (G.P.L.) pentru autovehicule prin stații independente, indicativ NP 037/1-1999).⁶

Infrastructura existentă în România include aproximativ 1.990 de stații⁷ de distribuție GPL la autovehicule. Datele oficiale ne indică următoarele tipuri/modele de stații: instalații de distribuție GPL la autovehicule tip SKID (Monobloc) și instalații de distribuție GPL la autovehicule, montate la locul de funcționare.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 30%

Măsura nr. 4

Evaluarea oportunității modificării cadrului normativ destinat evidenței vehiculelor care sunt echipate cu sisteme GPL.

În vederea implementării măsurii, s-a analizat împreună cu Registrul Auto Român (RAR) numărul de autovehicule echipate cu instalații de alimentare GPL identificate în momentul efectuării Inspecției Tehnice Periodice (ITP).

Inspecțiile Tehnice Periodice (ITP) pentru autoturisme au o frecvență de o inspecție la 2 ani⁸, acestea fiind realizate în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 81/2000 aprobată prin Legea nr. 167/2003, modificată și completată prin Ordonanța Guvernului nr. 40/2005 aprobată prin Legea nr. 373/2005, potrivit căreia vehiculele rutiere înmatriculate pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada încadrării acestora în cerințele tehnice specifice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prevăzute în reglementările naționale (RNTR 1/2005), prin inspecția tehnică periodică.⁹

Numărul total de autovehicule echipate cu sistem GPL rezultat în urma efectuării Inspecției Tehnice Periodice (ITP) este de 261.504. Sunt înregistrate 254.275 autovehicule echipate cu instalații de alimentare GPL montate retrofit și 7.229

⁶ Sursă: Inspectoratul General pentru Situații de Urgență – date preluate din adresa cu nr. 73299/10.02.2020;

⁷ Sursă: Inspecția de Stat pentru Controlul Cazanelor, Recipientelor sub Presiune și Instalațiilor de ridicat (ISCIR) – Date preluate din Adresa nr. 4689/24.05.2019;

⁸ Sursa: Site-ul Registrului Auto Român: <http://www.rarom.ro/?p=4422>, ultima accesare în data de 19.01.2020;

⁹ Sursa: Site-ul Registrului Auto Român: <http://prog.rarom.ro/rarpol/rarpol.asp>, ultima accesare în data de 22.01.2020;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

autovehicule echipate de către producător cu instalații de alimentare cu biocombustibil benzină + GPL.¹⁰

Numărul autovehiculelor¹¹ echipate din fabrică cu sistem GPL, conform datelor oficiale, la nivelul anului 2019, în România erau înmatriculate aproximativ 10.601 de autovehicule, dintre care: 69 autovehicule alimentate exclusiv cu GPL și 10.532 autovehicule alimentate cu GPL care utilizează concomitent și benzină.

De asemenea, s-a analizat posibilitatea ca în momentul efectuării Inspecției Tehnice Periodice (ITP) să se realizeze verificarea recipientelor GPL montate pe autovehicule. În acest moment verificarea recipientelor GPL montate pe autovehicule se face la omologare¹² și ulterior în unități autorizate de RAR¹³. Din ianuarie 2020, pentru transparentizarea procesului de informare, sunt disponibile pe site-ul RAR informații referitoare la valabilitatea rezervorului GPL, precum și modalitatea în care montajul instalațiilor de alimentare cu GPL și GNC trebuie să aibă loc. Trebuie precizat faptul că din analiza Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor¹⁴, cadrul normativ privind omologarea și inspecția vehiculelor echipate cu GPL este realizat conform Regulamentelor ONU nr. 67 și nr. 115, iar în ceea ce privește inspecția tehnică, periodicitatea de efectuare a acesteia este conformă cu cea prevăzută în Directiva 2014/45/UE.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 70%

Măsura nr. 5

Revizuirea, completarea și simplificarea cadrului normativ destinat autorizării și funcționării stațiilor de realimentare cu GNC. Măsura va avea în vedere asigurarea unor standarde de siguranță și de protecție a mediului adecvate, precum și o simplificare a normelor care reglementează procedura de realimentare a vehiculelor rutiere.

A fost inițiată activitatea aferentă îndeplinirii obligației legale cu privire la *asigurarea condițiilor de natură juridică și tehnică necesare existenței unui număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNC, accesibile publicului, instalate în zonele urbane și suburbane*, în cadrul unui grup comun de lucru la nivel de experți, prin Consiliul

¹⁰ Sursă: Registrul Auto Român, date preluate din adresa 9400/29.05.2019;

¹¹ Sursă: Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (DRPCIV), date preluate din adresa nr.3776155/31.01.2020;

¹² Sursă: Minuta întâlnirii din data de 22.05.2019, informații oferite de Asociația GPL;

¹³ Sursă: Site-ul Registrului Auto Român: <http://www.rarom.ro/?p=8975>, ultima accesare în data de 19.01.2020;

¹⁴ Sursă: Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, date preluate din adresa electronică înregistrată la DGTGN cu nr. 203179/17.02.2020;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

interministerial de coordonare pentru dezvoltarea pieței pentru combustibili alternativi (CC DPCA).

La nivelul grupului comun de lucru vor fi realizate demersuri în vederea identificării autorității/lor naționale competente care urmează a elabora proiectul de revizuire a Normei tehnice privind proiectarea, execuția, operarea, întreținerea și repararea stațiilor de depozitare și distribuție a gazelor naturale comprimate utilizate drept combustibil pentru vehicule aprobată prin Ordinul A.N.R.E. nr. 7/2012, având în vedere faptul că ANRE nu mai are atribuții în acest sens. De asemenea, această activitate se va realiza sub incidența H.G. nr. 571/2016 *privind aprobarea categoriilor de construcții și amenajări care se supun avizării și/sau autorizării privind securitatea la incendiu întră și stațiile de depozitare și distribuție a gazului natural comprimat pentru autovehicule (GNCV)*. Trebuie menționat faptul că pentru această categorie de obiective trebuie obținută autorizația de securitate la incendiu.¹⁵

În ceea ce privește infrastructura de reîncărcare, în 2019, rețeaua de stații GNC din România cuprinde 3 stații¹⁶, având potențial de extindere în viitorul apropiat cu 9 stații de alimentare cu GNC de-a lungul coridorului TEN-T. Rețeaua de alimentare cu GNC va cuprinde o serie de orașe începând de la Arad, via București, până la Constanța.

Datele oficiale indică un număr de 374 de autovehicule echipate cu sistem exclusiv GNC și un număr de 2.102 de autovehicule GNC care utilizează concomitent și benzină.¹⁷

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 40%

Măsura nr. 6

Revizuirea, completarea și simplificarea cadrului normativ destinat realimentării vehiculelor și navelor care utilizează GNL în condiții de siguranță și protecție a mediului.

În cadrul proiectului LNG MASTER PLAN au fost elaborate 3 documente:¹⁸ studiu de fezabilitate privind construcția unui terminal GNL de mică capacitate în portul Constanța, studiu privind construcția unui terminal GNL în portul Galați, studiu privind posibilitatea adaptării flotei Navrom Galați la utilizarea GNL drept combustibil.

În România s-a realizat identificarea unui oraș pilot unde să fie instalat un terminal GNL, precum și un studiu de oportunitate asupra construcției sau re tehnologizării navelor

¹⁵ Sursă: Inspectoratul General pentru Situații de Urgență – date preluate din adresa cu nr. 73299/10.02.2020;

¹⁶ Sursă: date oferite de operatori economici prin Ordinul 425/2019;

¹⁷ Sursă: date preluate din adresa nr. 3776155/31.01.2020 oferite de DRPCIV;

¹⁸ Sursă: date transmise pe e-mail în data de 18.03.2019 de Asociația Armatorilor și Operatorilor Portuari Fluviali din România (AAOPFR);



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

care utilizează combustibil GNL și posibilitatea construcției unui terminal GNL în portul Constanța.¹⁹

Pentru analiza dezvoltării unor astfel de proiecte trebuie examinată, de către instituțiile și organizațiile implicate, fezabilitatea economică și proporționalitatea costurilor în raport cu beneficiile, inclusiv, cele de mediu.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 20%

Măsura nr. 7

Realizarea unei analize cu privire la dezvoltarea infrastructurii pentru GNL, care va avea în vedere fezabilitatea economică și proporționalitatea costurilor în raport cu beneficiile, inclusiv, cele de mediu.

Din perspectiva Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor este prioritară identificarea investitorilor care să concesioneze către operatorii portuari gestionarea terminalelor de GNL. Cea mai mare parte a flotei Navrom²⁰ este pe Rin, fluviu pe care sunt operabile multe terminale GNL, iar pe Dunăre sunt un număr mai mic de nave.

Se urmărește tehnologizarea în acord cu ultimele cerințe în domeniu a portului Constanța pentru a se adapta eficient contextului actual și a-și valorifica avantajele. O astfel de tehnologizare o reprezintă, de exemplu, accesul facil la dane al vaselor cu pescaj mare, datorat adâncimii adecvate pentru aceste vase.²¹

Spre deosebire de stația de alimentare, stația de tratare a GNL necesită o zonă mare de siguranță, precum și un acces rapid și direct al navelor către intrarea portului. Prin urmare, amplasarea unui terminal combinat pentru GNL necesită o zonă de siguranță și accesul rapid și direct la intrarea în port. Prin comparație cu amplasamentul din zona fluviu-maritimă, amplasarea unui terminal combinat pentru GNL necesită o dezvoltare largă a infrastructurii chiar pe termen scurt și mediu.

În momentul de față, oportunitatea re tehnologizării în condițiile actuale a navelor propulsate cu motoare Diesel pentru utilizarea de GNL nu reprezintă o soluție fezabilă, o

¹⁹ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 28.05.2019, informație oferită de NAVROM;

²⁰ *Compania NAVROM transporta anual peste 10 milioane tone de mărfuri din cele mai diverse: minereu, cărbune, ciment, calcar, cereale, îngrășăminte, laminate, piese și echipamente, etc. Aceste mărfuri parcurg atât rute interne (Galați, Constanta, Cernavoda, Medgidia, Mahmudia, etc.) cât și rute internaționale către Ucraina, Moldova, Bulgaria, Serbia, Croația, Ungaria, Slovacia, Austria și Germania.*

Sursa: Site-ul C.N.F.R Navrom S.A.: <http://www.navrom.ro/despre.php>, ultima accesare în data de 20.12.2019;

²¹ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 28.05.2019, informație oferită de Ministerul Transporturilor;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

posibilă variantă fiind doar pentru navele nou construite, special proiectate pentru acest tip de combustibil.²²

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 70%

Măsura nr. 8

Evaluare cu privire la cotele obligatorii de biocombustibili din combustibili fosili și a metodologiilor de raportare și verificare, în conformitate cu legislația națională în vigoare, precum și cu prevederile actelor normative ce urmează să transpună Directivile 2015/652/UE și 2015/1315/UE.

Această evaluare a fost integrată în transpunerea Directivelor 2015/652/UE și 2015/1315/UE prin Ordonanța de urgență nr. 80 din 13 septembrie 2018 pentru stabilirea condițiilor de introducere pe piață a benzinei și motorinei, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de stabilire a metodelor de calcul și de raportare a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru modificarea și completarea Legii nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie, aprobată prin Legea nr. 311 din 17 decembrie 2018.

Cotele obligatorii de biocombustibili din combustibili fosili din cadrul Legii nr. 311 din 17 decembrie 2018 au fost preluate în concordanță cu calendarul stabilit prin Hotărârea Guvernului nr. 935/2011 privind promovarea utilizării biocarburanților și a biolichidelor, pentru a asigura continuitatea aplicării cotelor de biocombustibili în combustibilii fosili în vederea realizării țintei de reducere a gazelor cu efect de seră cu 6% față de baza de referință din 2011.

Cotele obligatorii de biocombustibili din combustibili fosili corespund standardelor internaționale privind volumul maxim de biocombustibili, astfel încât să permită funcționarea în parametri adecvați la temperaturi scăzute, unde din punct de vedere tehnic s-a identificat posibilitatea de atingere a temperaturii limită de filtrabilitate²³.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 9

Revizuirea cadrului normativ pentru utilizarea hidrogenului de către utilizatorul final în condiții de siguranță și de protecție a mediului.

²² Sursă: date preluate din adresa nr. 1904918/2.09.2019, oferite de NAVROM;

²³ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 29.05.2019, informații oferite de RAR și asociații din domeniu;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

În România nu există reglementări specifice pentru realimentarea vehiculelor cu hidrogen, în schimb este permisă încărcarea rezervoarelor cu hidrogen, utilizarea acestuia în calitate de combustibil alternativ fiind în faza de cercetare – dezvoltare informații primite prin *Centrul Național de Hidrogen și Pile de Combustie* din cadrul INCD TCI ICSI Râmnicu Vâlcea²⁴.

Transportul rutier al hidrogenului de la locul de producție la stația de realimentare este reglementat.

De asemenea, trebuie precizat faptul că, producția de hidrogen și comercializarea acestuia (ex. distribuția către deținătorii de vehicule cu hidrogen) ar putea să intre sub incidența unor reglementări diferite în cazul stațiilor care au producție "on site". Mențiunea a fost făcută ca urmare a experienței rezultate din participarea în proiectul HyLaw²⁵, care conține o bază de date și referințe în acest sens.

În acest moment, analiza utilizării hidrogenului în calitate de combustibil alternativ este în faza de cercetare – dezvoltare în cadrul „Centrului Național de Hidrogen și Pile de Combustie” din cadrul „Institutului Național de Cercetare - Dezvoltare pentru Tehnologii Criogenice și Izotopice Râmnicu Vâlcea”²⁶

La nivel național, ISCIR este instituția de specialitate a administrației centrale, responsabil în numele statului român pentru asigurarea măsurilor de funcționare în condiții de siguranță a instalațiilor și echipamentelor²⁷, alături de Institutul Național de Cercetare – Dezvoltare pentru Securitatea Minieră și Protecție Antiexplozivă – INSEMEX Petroșani.²⁸

În vederea corelării demersurilor naționale cu cele întreprinse la nivel european, reprezentanții Ministerului Energiei au participat la întâlnirile Hydrogen Energy Network (HyENet), grup de lucru convocat de către Comisia Europeană prin DG ENERGY, cu scopul de a oferi sprijin autorităților naționale responsabile cu politica energetică, de a dezvolta oportunități cu privire la locurile de muncă care ar putea fi create în domeniul producției și comercializării hidrogenului, de a acționa precum o platformă informală de schimb de informații, schimb de bune practici, experiențe și cele mai recente evoluții.

Totodată, la nivelul autorității competente, s-au identificat și preluat modele de bune practici din State Membre, care au fost adaptate și ulterior, diseminate către Asociația pentru Energia Hidrogenului din România (AEHR), ISCIR, INSEMEX Petroșani, ISCIR,

²⁴ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 14.06.2019, informație oferită de Asociația pentru Energia Hidrogenului din România (AEHR);

²⁵ Sursa: <https://www.hylaw.eu/> - ultima accesare în data de 7.01.2020

²⁶ Sursă: <https://www.icsi.ro/cercetare/departamente/icsi-energy/>, ultima accesare în data de 18.11.2019;

²⁷ Conform Legii nr. 64/2008 *privind funcționarea în condiții de siguranță a instalațiilor sub presiune, instalațiilor de ridicat și a aparatelor consumatoare de combustibil, republicată, cu modificările și completările ulterioare*;

²⁸ INCD INSEMEX Petroșani înființat prin HG nr. 1461/18.10.2006, persoană juridică română în coordonarea Ministerului Cercetării și Inovării;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Compania Națională pentru Controlul Cazanelor, Instalațiilor de Ridicat și Recipientelor sub Presiune S.A. (CNCIR SA).²⁹

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 30%

Măsura nr. 10

Evaluarea oportunității instituirii unor instrumente financiare (precum fondurile de garantare, obligațiunile, parteneriatele public-private) disponibile persoanelor juridice care intenționează să dezvolte rețele de puncte/stații de încărcare/alimentare, precum și pentru achiziția de flote de vehicule care utilizează combustibili alternativi.

În ceea ce privește identificarea unor surse de finanțare care contribuie la dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi, o opțiune o reprezintă Mecanismul pentru Interconectarea Europei (CEF – Connecting Europe Facility). CEF Transport sprijină inovarea în sistemul de transport pentru îmbunătățirea infrastructurii, reducerea impactului transportului asupra mediului, sporirea eficienței energetice și a siguranței. Bugetul total pentru CEF Transport este de 24,05 miliarde de euro pentru perioada 2014 – 2020.

În cadrul apelurilor de proiecte, Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele (INEA), a evaluat și a aprobat proiecte de transport privind combustibilii alternativi în cadrul Obiectivului 2 *Asigurarea unor sisteme de transport durabile și eficiente pe termen lung în vederea pregătirii pentru viitoarele fluxuri de transport prognozate, precum și pentru decarbonizarea tuturor modurilor de transport prin trecerea la tehnologii inovatoare cu emisii reduse de carbon și eficiente din punct de vedere energetic, Prioritatea Noi tehnologii și inovații.*

Autoritățile din România au depus 3 proiecte în urma apelurilor lansate de Comisia Europeană care vizează stații de încărcare autovehicule electrice și un proiect privind stații de încărcare GNC. Proiectele au fost evaluate pozitiv și sunt în proces de implementare. Unul dintre aceste proiecte a fost depus în cadrul unui apel Blending.

Facilitatea de Blending CEF este o abordare inovatoare de promovare a participării investitorilor din sectorul privat și a instituțiilor financiare în proiecte care contribuie la sustenabilitatea și eficiența ecologică a sectorului transportului în Europa.

Pentru anul 2019, apelul de proiecte CEF Blending (deschis în septembrie 2019) va sprijini domenii, precum: implementarea sistemului european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) și exploatarea combustibililor alternativi.

Cu un buget de 198 milioane de euro, componenta nerambursabilă a operațiunilor de combinare (blending) în cadrul CEF Transport este gestionată de INEA.³⁰

²⁹ CNCIR S.A. a luat ființă prin Hotărârea de Guvern Nr. 1.139/17.11.2010;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

La nivel național, *Fondul Național de Garantare a Creditelor pentru Întreprinderi Mici și Mijlocii* (FNGCIMM)³¹ are ca misiune îmbunătățirea accesului la finanțare a IMM-urilor, funcționând în conformitate cu prevederile cap. IV al Legii nr. 346/2004 *privind stimularea creării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii (IMM)*, ale Legii nr.93/2009 *privind instituțiile financiare nebancare și ale Legii societăților comerciale nr.31/1990 (cu modificările și completările ulterioare)*.

FNGCIMM este instituție financiară nebancaară, cu capital de risc, persoană juridică română de drept privat, organizată ca societate comercială pe acțiuni, cu acționar unic Statul român reprezentat de Ministerul Finanțelor Publice și "*are ca activitate principală acordarea din fonduri proprii a finanțărilor, garanțiilor și asumarea angajamentelor de garantare sau finanțare, precum și orice alte instrumente de finanțare care pot fi obținute de întreprinderile mici și mijlocii, definite potrivit legii, precum și de alte categorii de solicitanți prevăzuți în lege și în actul său constitutiv, de la bănci sau din alte surse.*"

FNGCIMM are convenții de colaborare semnate cu un număr de 26 de finanțatori parteneri și dispune de o rețea teritorială cu acoperire națională.

Garanțiile din surse proprii ale FNGCIMM sunt garanții pentru credite pentru IMM-uri acordate pe baza capitalului propriu al Fondului, potrivit prevederilor Legii nr. 346/2004 *privind stimularea creării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii*.

FNGCIMM poate acorda garanții individuale pentru creditele pentru investiții și pentru cele destinate finanțării capitalului de lucru, acordate de instituțiile de credit partenere IMM-urilor, cu o valoare maximă a garanției (în funcție de finanțator) de 2,4 mil. lei. Procentul de garantare este de maximum 80% din valoarea finanțării garantate, iar gradul de acoperire cu garanții este de minimum 100% din valoarea creditului garantat. Comisionul de garantare se determină în funcție de încadrarea într-o clasă de risc.

Pentru creditele destinate finanțării capitalului de lucru a fost implementat un produs de garantare simplificat (OPTIMM), cu un procent de garantare de 80% din valoarea creditului garantat și o valoare maximă a garanției de 200.000 lei, care corespunde unei valori maxime a finanțării de 250.000 lei, perioada maximă de garantare fiind de 24 luni, cu posibilitatea de prelungire³². Singura garanție solicitată în completarea garanției acordate de FNGCIMM este fideiusiunea administratorilor și/sau asociaților IMM-ului beneficiar.

Din anul 2002, FNGCIMM acorda garanții individuale în baza convenției EXPRESE, care se adresează tuturor beneficiarilor care îndeplinesc calitatea de IMM.

Obiectul Convenției îl constituie garantarea de către Fond, în calitate de fidejutor, în mod expres, irevocabil și necondiționat, a obligațiilor de rambursare a finanțărilor acordate de Finanțator beneficiarilor care îndeplinesc următoarele condiții:

³⁰ Sursă: date preluate din adresa nr. 759/23.07.2019, oferite de Ministerul Fondurilor Europene;

³¹ Sursă: date preluate din adresa nr. 1971/16.07.2019, oferite de FNGCIMM

³² Sursă: <https://www.fngcimm.ro/optimm>, ultima accesare în data de 05.10.2019;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

- Valoarea maxima a garanției este in limita echivalentului a maxim 2.500.000 EUR pe societate/grup
- Procentele maxime de garantare pentru garanțiile acordate în baza Convenției EXPRESA sunt de:
 - 80% din valoarea finanțărilor acordate pentru realizarea de investiții;
 - 50% din valoarea finanțărilor acordate pentru finanțarea activității curente, indiferent de durata finanțării.

De asemenea, în vederea comunicării instrumentelor financiare disponibile persoanelor juridice care intenționează să dezvolte rețele de puncte/stații de încărcare/alimentare care utilizează combustibili alternativi, Ministerul Energiei a transmis, spre informare, către asociațiile de profil, o prezentare a modalităților de finanțare disponibile prin FNGCIMM.

Un exemplu de utilizare a instrumentelor financiare disponibile este accesarea de către Primăria Municipiului București a fondurilor de mediu prin semnarea unui contract de finanțare privind achiziția de:

- 130 autobuze hibrid din gama de 12 m (contractul de furnizare a fost semnat);
- 100 troleibuze din gama 12 m;

Primăria Municipiului București, prin Compania Municipală Energetică, a achiziționat în anul 2018, 7 stații de reîncărcare, în prezent, fiind în desfășurare achiziția a încă 40 de stații de reîncărcare.³³

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 11

Revizuirea cadrului normativ referitor la concesionarea spațiilor desemnate pentru instalarea unor stații/puncte de realimentare/reîncărcare. Identificarea punctelor critice în sistemul de transport care necesită prezența unor asemenea stații/puncte și analiza posibilității alocării unui buget pentru dezvoltarea stațiilor în aceste puncte.

În cadrul CC DPCA s-au făcut demersuri pentru identificarea punctelor/spațiilor actuale oportune pentru instalarea stațiilor de încărcare/reîncărcare electrică pe TEN-T (de exemplu, în cadrul spațiilor de servicii deja existente).

Dintr-o primă analiză a datelor primite, punctele disponibile din rețeaua de distribuție a energiei electrice unde pot fi instalate stații de reîncărcare la o putere mai mică sau

³³ Sursă: date preluate din adresa nr. 15997/29.08.2019, oferite de Primăria Municipiului București (PMB);



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

egală cu 22kW sunt într-un număr de aproximativ 6.140³⁴, acestea au fost filtrate având în vedere necesitatea amplasării lor la o distanță de aproximativ 500m față de un post de transformare.

În momentul de față sunt mai multe proiecte finanțate prin CEF. Beneficiarii acestor proiecte au accesat finanțarea, dar întâmpină dificultăți în instalarea stațiilor de încărcare în spațiile de servicii aferente autostrăzilor.

În acest context Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) este în prezent în proces de definitivare a *strategiei de dezvoltare pentru instalarea stațiilor*³⁵.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 50%

3. Măsuri de Politică pentru aplicarea Strategiei privind Cadrul Național

Aceste măsuri se regăsesc la pagina nr. 44 a Anexei Hotărârii Guvernului nr. 87 din 7 martie 2018 *pentru aprobarea Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România și înființarea Consiliului interministerial de coordonare pentru dezvoltarea pieței pentru combustibili alternativi.*

Măsurile de Politică prevăzute în *Strategia privind Cadrul național de politică* includ elemente precum stimulentele directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care utilizează combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente și disponibilitatea stimulentele fiscale pentru promovarea mijloacelor de transport care utilizează combustibili alternativi și a infrastructurii relevante.

De asemenea, în cadrul următoarelor măsuri s-a avut în vedere posibilitatea îmbunătățirii procedurilor care presupun achiziții publice (de exemplu, achiziții publice comune), pentru susținerea combustibililor alternativi și stimulente nefinanciare care să acționeze la nivelul cererii. S-a urmărit, de asemenea, examinarea necesității instalării unor puncte de realimentare cu combustibil alternativ pentru aviație în aeroporturile din cadrul rețelei centrale TEN-T.

Măsura nr. 12

Identificarea unor soluții de finanțare pentru programe de instalare a infrastructurii de alimentare cu energie electrică a aeronavelor staționare. Administrațiile aeroporturilor din România cu un număr de mișcări de aeronave mai mare de 50.000 mișcări aeronave an vor analiza oportunitatea și necesitatea instalării unor surse de alimentare cu energie

³⁴ Sursă: Federația Asociațiilor Companiilor de Utilități din Energie (ACUE) – date preluate din adresa 763/11.10.2019;

³⁵ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 04.06.2019, informație dată de Ministerul Transporturilor;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

electrică pentru utilizarea în cazul aeronavelor staționare, fără a se mai folosi surse de alimentare bazate pe combustibili fosili.

În prezent nu sunt prevăzute fonduri pentru programele de instalare a stațiilor cu energie electrică. În România există un singur aeroport (Aeroportul Internațional Henri Coandă București) care realizează un număr de mișcări de aeronave mai mare de 50.000/an³⁶.

Potrivit datelor primite de la Compania Națională Aeroporturi București (CNAB) sunt 16 generatoare electrice pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor aflate în staționare la cele 14 burdufuri (eng. *air bridge*). Cele 16 echipamente au o putere instalată de 90 kVA, iar în funcție de sarcină, puterea consumată medie este de cca. 45 kW.

În ceea ce privește consumul electric sunt estimate aproximativ 170 operațiuni de staționare la un *air bridge*/lună. Pentru o aeronavă timpul de funcționare al unui astfel de echipament este de cca. 3 ore, respectiv consumul electric fiind de cca. 33,75 kWh pentru o operațiune.

Consumul electric pentru operațiuni efectuate de către un burduf (*air bridge*) este de aproximativ 6 MWh/lună, respectiv aproximativ 70 MWh/an. Consumul anual estimat pentru toate operațiunile de staționare a aeronavelor la cele 14 burdufuri este de aproximativ 970 MWh.

În următorii ani se prevede o potențială extindere de aproximativ 100 de noi poziții de staționare, din care 70 la burduf.³⁷

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 80%

Măsura nr. 13

Instituirea unui sistem mai eficient de monitorizare a vehiculelor care sunt echipate, ulterior omologării, cu instalații GPL. Se va urmări simultan și instituirea unui regim de control și sancțiuni mai eficiente, în vederea diminuării riscurilor privind siguranța publică.

În ceea ce privește monitorizarea vehiculelor care sunt echipate, ulterior omologării, cu instalații GPL, aceasta se realizează prin efectuarea Inspecției Tehnice Periodice (ITP) de către RAR și prin instalarea în ateliere acreditate RAR pentru efectuarea montării³⁸,

³⁶ Sursa Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, date preluate din adresa nr. 24313/21.06.2019

³⁷ Sursă: C.N.A.B., date preluate din adresa nr. 653/23.10.2019

³⁸ Sursă: Site-ul Registrului Auto Român: http://www.rarom.ro/?page_id=891, ultima accesare în data de 22.01.2020;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

reviziilor tehnice și repararea instalațiilor de alimentare a motoarelor cu GPL și/sau GNC, asigurând astfel diminuarea riscurilor privind siguranța publică³⁹.

De asemenea, la prezentarea post-montaj, la modificarea Cărții de Identitate a Vehiculului, RAR verifică corectitudinea montajului și se face o verificare a emisiilor poluante la funcționarea cu benzină și la funcționarea cu GPL sau GNC. Ulterior, starea tehnică și funcționarea se verifică în cadrul I.T.P. la RAR sau stații de I.T.P. autorizate de RAR. În trafic, starea tehnică și funcționarea se verifică prin controale tehnice în trafic efectuate de Poliția Rutieră și RAR, cu aplicarea măsurilor de sancționare prevăzute de OUG nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare. Regimul de control este suficient și mai sever decât în legislația UE care prevede control tehnic în trafic obligatoriu numai pentru vehiculele grele⁴⁰.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 90%

Măsura nr. 14

Evaluarea oportunității includerii vehiculelor care utilizează GNC și GNL în Programul privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

În cadrul Programului de stimulare a înnoirii Parcului Auto național, cunoscut generic sub numele „RABLA”,⁴¹ s-au comercializat 98.620 autovehicule, astfel:

- în 2018, un număr de 47.122 autovehicule;
- în 2019, un număr de 51.498 autovehicule.

În cadrul Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante din punct de vedere energetic, cunoscut generic sub numele „RABLA PLUS”, s-au comercializat 2.350 autovehicule electrice și electrice hibrid plug-in, astfel:

- în 2018, 810 autovehicule electrice și electrice hibrid plug-in, dintre care 699 autovehicule pur electrice și 111 autovehicule electrice hibrid plug-in;
- în 2019, 1.540 autovehicule electrice și electrice hibrid plug-in, dintre care 1.311 pur electrice și 229 electrice hibrid plug-in.

³⁹ Sursă: Site-ul Registrului Auto Român: <http://www.rarom.ro/?p=8973>, ultima accesare în data de 19.01.2020;

⁴⁰ Sursă: Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, date preluate din adresa electronică înregistrată la DGTGN cu nr. 203179/17.02.2020

⁴¹ Sursă: AFM, date actualizate la 30.01.2020;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Menționăm că Administrația Fondului pentru Mediu analizează posibilitatea includerii autovehiculelor care folosesc drept combustibil GNC, GNL și hidrogen în cadrul Programului RABLA PLUS din următorii ani.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 15

Evaluarea posibilității de încurajare a achiziționării vehiculelor, care pot funcționa optim pe baza combustibililor E10, de către operatorii de transport marfă și persoane.

O serie de bune practici privind utilizarea unor cote sporite de biocombustibili în carburanții fosili⁴², au fost analizate în cadrul CC DPCA, în demersul comun de a realiza un echilibru între prevederile Legii nr. 37/2018 *privind promovarea transportului ecologic*, studiile din domeniu care analizează modul de funcționare pe baza combustibililor E10 sau cu conținut mai mare de 10% etanol și prevederile Legii nr. 311/2018 *privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 80/2018 pentru stabilirea condițiilor de introducere pe piață a benzinei și motorinei, de introducere a unui mecanism de monitorizare și reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de stabilire a metodelor de calcul și de raportare a reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru modificarea și completarea Legii nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie.*

Astfel, realizarea unui echilibru între utilizarea combustibililor fosili cu emisii reduse de carbon în corelare cu asigurarea înlocuirii în amestec a unui procentaj de biocombustibili în corelare cu încurajarea și dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi ar putea reduce emisiile nete de CO₂ din transport, astfel încât să fie atinse țintele din perioada imediat următoare.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 16

Stabilirea caracteristicilor tehnice privind definirea și posibila facilitare a procesului de autorizare a stațiilor de alimentare cu hidrogen precum și în ceea ce privește procesul de autorizare a alimentării cu acest tip de combustibil alternativ.

⁴² Sursă: De exemplu studiul Vision 2050: O cale pentru evoluția industriei de rafinare și a combustibililor lichizi https://www.fuelseurope.eu/wp-content/uploads/2018/04/DEF_EN_FE_Vision2050_digital.pdf, accesat în data de 10.12.2019;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

În prezent, hidrogenul este stocat în rezervoare de joasă presiune la 20-200 bari. În viitor, se estimează creșterea presiunii până la 500 de bari. În cazul în care hidrogenul este livrat cu ajutorul unei cisterne cu gaz comprimat, aceasta poate fi utilizată ca rezervor de stocare de joasă presiune.⁴³

Comprimarea hidrogenului reprezintă o modalitate de a trece de la presiunea dintre stocare (50 - 200 de bari) la cea de încărcare/alimentare, max. 1000 bari. Pentru o realimentare la 700 de bari, hidrogenul este pre-răcit la -40 de grade Celsius. O stație de realimentare cu hidrogen este compusă dintr-o unitate de bază, sau dintr-o unitate de bază și o unitate de producție, dacă hidrogenul este produs "on site". Unitatea de bază cuprinde cel puțin un sistem de stocare a presiunii înalte și unul sau mai multe pompe de alimentare sau distribuitoare.⁴⁴

În contextul definirii unui mod de utilizare eficient și sigur, a hidrogenului s-au făcut demersurile necesare de comunicare cu ISCIR a bunelor practici din alte state membre UE. ISCIR fiind organul de specialitate al administrației centrale, responsabil în numele statului român pentru asigurarea măsurilor de funcționare în condiții de siguranță a instalațiilor și echipamentelor, în conformitate cu prevederile Legii nr. 64/2008 *privind funcționarea în condiții de siguranță a instalațiilor sub presiune, instalațiilor de ridicat și a aparatelor consumatoare de combustibil*, republicată, cu modificările și completările ulterioare.⁴⁵

De asemenea, legislația națională limitează capacitatea deținătorului unui vehicul de a alimenta individual un rezervor de GNL/GNC, GPL, biogaz și hidrogen, realimentarea trebuie făcută de personalul specializat.

Având în vedere faptul că, rezervorul de hidrogen este un recipient de înaltă presiune realizat din materiale compozite⁴⁶, o modalitate de omologare a acestui tip de rezervor se află în analiza internă a ISCIR⁴⁷.

De asemenea, în contextul participării Ministerului Energiei la reuniunea de lansare HyENet a fost subliniată importanța infrastructurii de gaz existente, ca modalitate eficientă din punct de vedere al costurilor pentru transportul hidrogenului. În acest context Ministerul Energiei a demarat consultări cu SNTGN Transgaz SA (operatorul

⁴³ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 14.06.2019, informație oferită de Asociația pentru Energia Hidrogenului din România (AEHR);

⁴⁴ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 14.06.2019, informație dată de Asociația pentru Energia Hidrogenului din România (AEHR);

⁴⁵ https://www.iscir.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=25&Itemid=28, accesat la data de 03.12.2019;

⁴⁶ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 14.06.2019, informație dată de Asociația pentru Energia Hidrogenului din România (AEHR);

⁴⁷ Pentru stabilirea caracteristicilor tehnice ale stației de realimentare cu hidrogen pentru autovehicule a fost identificată propunerea ISO/DIS 19880-1:2018 (propunere a comitetului ISO care lucrează la realizarea acestor standarde internaționale);



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

național de transport de gaze naturale) care a propus că va stabili o temă de cercetare cu privire la viabilitatea tehnică a injectării hidrogenului în rețeaua de gaze naturale.

SNTGN Transgaz SA a comunicat Ministerului Energiei că analizează studii cu privire la posibilitatea injectării unor volume de hidrogen în sistemul de transport gaze naturale (SNT). În acest sens, în Programul de Cercetare pentru anul 2020 au fost bugetate resurse financiare pentru elaborarea unui *Studiu privind posibilitatea acceptării mixului de 2% hidrogen în SNT și modalități de introducere a acestuia în SNT*.

Pentru dezvoltarea utilizării hidrogenului la potențialul său maxim folosind infrastructura de transport gaze naturale existentă, la nivelul SNTGN Transgaz SA a fost constituit un grup de lucru care va fi coordonat de Departamentul Proiectare și Cercetare⁴⁸ al companiei.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 40%

Măsura nr. 17

Elaborarea unui normativ care să instituie obligații privind parcurile auto ale instituțiilor publice. Normativul va urmări:

- stabilirea unui număr/procent minim de vehicule care utilizează combustibili alternativi
- instituirea unor reguli în vederea achizițiilor comune.

Această măsură care vizează stabilirea achiziției unui număr/procent minim de vehicule care utilizează combustibili alternativi și instituirea unor reguli în vederea achizițiilor comune a fost reglementată în mod explicit, prin adoptarea de către Parlament a Legii nr. 37/2018 *privind promovarea transportului ecologic*.⁴⁹

Conform Legii nr. 37/2018, autoritățile publice locale, regiile autonome și societățile aflate în subordinea unităților administrativ-teritoriale vor achiziționa mijloace de transport călători acționate prin motoare cu propulsie electrică, tehnologii verzi de tipul Electrice, Hybrid, Hybrid Plug-In, Hydrogen (FCV), motoare cu propulsie pe gaz natural comprimat, motoare cu propulsie pe gaz natural lichefiat și motoare cu propulsie pe biogaz, în proporție de minimum 30% din necesarul de achiziții viitoare. Procentul va fi calculat din totalul numărului de autovehicule achiziționate într-un an.

Societățile cu capital privat care furnizează servicii publice de transport local și metropolitan sau în cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară, inclusiv societățile de taxi, vor achiziționa, începând cu anul 2020, mijloace de transport călători acționate prin motoare cu propulsie electrică, tehnologii verzi de tipul Electrice, Hybrid, Hybrid Plug-In, Hydrogen (FCV), motoare cu propulsie pe gaz natural comprimat,

⁴⁸ Sursă: SNTGN Transgaz SA, date preluate din adresa nr. 1599/13.01.2020;

⁴⁹ Sursă: Legea 37/2018 *privind promovarea transportului ecologic*;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

motoare cu propulsie pe gaz natural lichefiat și motoare cu propulsie pe biogaz, în proporție de 30% din necesarul de achiziții viitoare.

Achizițiile anuale de autovehicule făcute de autoritățile publice pentru deservirea parcului propriu trebuie să conțină în proporție de cel puțin 20% autoturisme acționate prin tehnologii verzi de tipul Electrice, Hybrid, Hybrid Plug-In și Hydrogen (FCV).

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 18

Continuarea finanțării în cadrul Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, în conformitate cu alocările bugetare anuale și accesibilitatea tehnologiilor din domeniul combustibililor alternativi.

Finanțările din cadrul programelor privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi și pentru promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante au fost continuate având următoarele rezultate:

În cadrul Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante din punct de vedere energetic, cunoscut generic sub numele „RABLA PLUS”, a fost comercializate un număr de 2.350 autovehicule electrice și electrice hibrid plug-in, astfel:

- în 2018, 810 autovehicule electrice și electrice hibrid plug-in, dintre care 699 autovehicule pur electrice și 111 autovehicule electrice hibrid plug-in;
- în 2019, 1.540 autovehicule electrice și electrice hibrid plug-in, dintre care 1.311 pur electrice și 229 electrice hibrid plug-in.

În cadrul Programului⁵⁰ privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în municipii reședințe de județ, au fost depuse 33 de cereri de finanțare, dintre care 12 cereri au fost aprobate, iar restul se află în procedură de evaluare.

În cadrul Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in Stații încărcare pentru mașini electrice (care a avut sesiunea de depunere în 2016 și sesiunea de implementare în perioada 2018-2019), au fost instalate 6 stații de reîncărcare instalate de operatori economici.

⁵⁰ Sursă: AFM, date oferite pe e-mail la data de 09.07.2019 și actualizate în data de 04.01.2020;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Prin *Programul privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, utilizând autovehicule mai puțin poluante în transportul public local de persoane*, s-au achiziționat 32 autobuze electrice, 100 troleibuze și 150 autobuze electrice hibrid plug-in în perioada 3 octombrie - 2 noiembrie 2018, iar suma alocată sesiunii de finanțare este de 460.000.000 lei⁵¹.

Un exemplu de inițiativă a administrației publice locale este ilustrat la nivelul Primăriei Municipiului București (PMB), prin implementarea *Programului de stimulare a eliminării din traficul bucureștean a autovehiculelor cu grad ridicat de poluare prin acordarea de eco-vouchere*, aprobat prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 377/26.07.2018 (HCGMB), cu scopul îmbunătățirii calității aerului, prin reducerea emisiilor de gaze de eșapament provenite de la autovehiculele uzate și implicit de a proteja locuitorii capitalei.

Prin implementarea acestui program, se urmărește acordarea a 5.000 de eco-vouchere cu o valoare de 9.000 lei/eco-voucher persoanelor fizice sau juridice de drept privat, cu domiciliul sau reședința în Municipiul București, care nu au obligații de plată la bugetul local, în schimbul predării spre casare a unui autovehicul uzat înmatriculat în Municipiul București.⁵²

Astfel de inițiative ale administrației publice locale urmează să fie centralizate de către CC DPCA prin intermediul și cu suportul Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației și Asociației Municipiilor din România, precum și prin comunicare directă cu administrațiile publice locale.

De asemenea, menționăm faptul că CC DPCA va face toate diligențele necesare pentru a dezvolta comunicarea inclusiv cu administrații publice locale care nu sunt menționate ad-literam în cuprinsul Strategiei privind Cadrul național, dar care implementează măsuri locale pentru stimularea achiziției, precum și achiziția efectivă de vehicule care utilizează combustibili alternativi (peste normele prevăzute în Legea nr.37/2018), precum și pentru dezvoltarea infrastructurii aferente, un exemplu notabil în acest sens fiind orașul Turda.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 19

Evaluarea oportunității de instituire a unui regim fiscal favorabil pentru vehiculele cu combustibili alternativi. Aceasta poate include:

- *reducerea sau scutirea de la taxa de înmatriculare*
- *impozitarea în funcție de norma de poluare și de emisiile poluante auto.*

⁵¹ Sursă: https://www.afm.ro/transport_public_nepoluant_legislatie.php, ultima accesare în data de 22.12.2019;

⁵² Sursă: date preluate din adresa nr. 1717458/11.03.2019, oferite de PMB;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

În momentul de față, potrivit prevederilor art. 469, alin(1), lit. n) din Legea nr. 227/2015 privind Codul Fiscal, sunt scutite de impozit pe mijloace de transport autovehiculele electrice, iar în cazul celor hibride, potrivit prevederilor art. 470 alin. (3), Consiliul Local poate decide reducerea impozitului cu cel puțin 50%.⁵³

De asemenea, începând cu 1 februarie 2017, Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 9/2013 *privind timbrul de mediu pentru autovehicule* care reglementează taxa de mediu pentru autovehicule a fost abrogată prin art. 12, din Legea nr. 1/2017 *privind eliminarea unor taxe și tarife, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative*, astfel proprietarii de autovehicule sunt scutiți de plata taxei de primă înmatriculare.⁵⁴

În vederea dezvoltării unitare a regimului fiscal favorabil pentru vehiculele cu combustibil alternativ vor fi continuate demersuri la nivelul autorităților administrației publice .

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 20

Elaborarea unui cadru de politică publică privind un regim favorabil, în aglomerările urbane de categorie A, B și C pentru parcare vehiculelor care utilizează combustibili alternativi. Cadrul de politică publică va avea în vedere indicatori precum:

- *numărul minim al locurilor de parcare prevăzute cu infrastructură de reîncărcare ca procent din numărul total de locuri de parcare.*
- *numărul minim al locurilor de parcare dedicate exclusiv vehiculelor care utilizează combustibili alternativi; instituirea unor mijloace de identificare vizuală a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi care servesc inclusiv ca mijloc de autorizare a utilizării locurilor de parcare rezervate acestora;*
- *regimul de taxare favorabil pentru serviciile de parcare pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi.*

La nivelul metodologiei de aplicare a cadrului normativ se va avea în vedere proporționalitatea măsurilor pentru fiecare aglomerare urbană identificată inclusiv în raport cu nivelul de poluare al acesteia.

Autoritățile române, respectiv Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri împreună cu Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, au colaborat în colectarea și centralizarea datelor furnizate de unitățile administrativ teritoriale cu privire la indicatorii menționați mai sus.⁵⁵

⁵³ Sursă: Ministerul Finanțelor Publice, Date preluate din Adresa nr. 783004/13.06.2019;

⁵⁴ Sursă: Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 9/2013 *privind timbrul de mediu pentru autovehicule*;

⁵⁵ Sursă: date preluate din adresa nr. 83606/8.08.2019



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

La nivelul unităților administrativ teritoriale⁵⁶, sunt înregistrate un număr total de circa 481.036 locuri de parcare, dintre acestea aproximativ 400 sunt destinate exclusiv vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, iar aproximativ 150 urmează să se finalizeze.

Sunt amplasate 50 de stații de încărcare/reîncărcare a autovehiculelor electrice cu 305 prize și urmează să mai fie amplasate încă 93 de stații cu 135 de prize.

La nivelul celor 12 unități administrativ teritoriale, inclusiv Municipiul București, din cele 41 de unități administrativ teritoriale, astfel cum au fost identificate în Strategia privind Cadrul național, au fost acordate persoanelor fizice și juridice care dețin autovehicule care utilizează combustibili alternativi o serie de beneficii care constau în reduceri la plată sau gratuitate în folosirea locurilor de parcare.⁵⁷

Hotărârea Consiliului General al Municipiului București (H.C.G.M.B.) nr. 140/2016⁵⁸ prevede utilizarea gratuită a parcarilor publice de utilitate generală de pe teritoriul municipiului București de către posesorii autovehiculelor hibrid și electrice, înmatriculate în București, precum și aprobarea modelului vignetei de identificare.

Deși în H.C.G.M.B. nr. 140/2016 este stabilită vigneta ca metodă de identificare vizuală a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi și beneficiază de locuri de parcare gratuite, această vigneta trebuie preluată de la centrele PMB. Această măsură este facilă pentru cei care locuiesc în București însă este greu de implementat pentru cei care sunt rezidenți în altă localitate, sunt navetiști sau se află în tranzit.

Astfel, pentru o uniformizare la nivel național, urmează să fie analizată posibilitatea definirii unui standard de marcare (vignetă) pentru vehiculele care utilizează combustibili alternativi, astfel încât acestea să fie acceptate în spațiile de parcare destinate categoriei de vehicule menționată anterior indiferent de localitatea în care se află și/sau de localitatea emitentă.

De asemenea, trebuie menționate măsuri corelative care pot încuraja, facilita și îmbunătăți accesul la locuri de parcare a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, cum ar fi:

H.C.G.M.B. nr. 265/30.06.2017 , art. 3 (1) prevede ca *până la data de 1.01.2019, proprietarii sau administratorii de spații comerciale sau birouri care dețin mai mult de 100 locuri de parcare, vor instala puncte de reîncărcare cu putere înaltă pentru autovehicule, pentru cel puțin 1% din locurile de parcare respective* lucru reglementat prin avizul Comisiei Tehnice de circulație la noile construcții și amenajări pe teritoriul Municipiului București.

⁵⁶ Sursă: date preluate din adresele primite de la cele 41 de unități administrativ teritoriale (UAT) prezente în Strategia privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi;

⁵⁷ Sursă: date preluate din adresele primite de la cele 41 de UAT-uri prezente în Strategia privind Cadrul național;

⁵⁸ Sursă: date preluate din adresa 15997/29.08.2019, oferite de Primăria Municipiului București (PMB);



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

H.C.G.M.B. nr. 804/22.11.2018 completează hotărârea C.G.M.B. nr. 140/2016 privind utilizarea gratuită a parcarilor publice de utilitate generală de pe teritoriul Municipiului București de către autoturismele hibrid și cele înmatriculate în Municipiul București, precum și aprobarea modelului vignetei de identificare.

H.C.G.M.B. nr. 870/12.12.2018 prevede aprobarea programului de stimulare a înființării stațiilor de reîncărcare rapidă pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in, prin acordarea de vouchere.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 50%

4. Sprijin pentru Instalare și Producție

Aceste măsuri se regăsesc la pagina nr. 46 a Anexei Hotărârii Guvernului nr. 87 din 7 martie 2018 *pentru aprobarea Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România și înființarea Consiliului interministerial de coordonare pentru dezvoltarea pieței pentru combustibili alternativi.*

În această secțiune a *Strategiei privind Cadrul național* au fost incluse măsuri pentru evaluarea unei eventuale alocări a unui buget public anual pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, în funcție de combustibilul alternativ și de modul de transport utilizat (rutier, feroviar, pe apă și aerian).

De asemenea, s-a avut în vedere evaluarea alocării unui buget public anual pentru sprijinirea unităților care dezvoltă tehnologii de combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ și de modul de transport utilizat, precum și examinarea oricăror nevoi speciale în cursul fazei inițiale de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Măsura nr. 21

Îmbunătățirea metodologiei pentru înlocuirea și reciclarea acumulatorilor VE și VHE astfel încât să fie diminuat potențialul impact negativ asupra mediului și sănătății publice.

În România nu există momentan centre de reciclare dedicate bateriilor de la vehiculele electrice, fiind înființate doar centre de reciclare pentru acumulatorii clasici. În ceea ce privește termenele de stocare a bateriilor, acestea sunt prevăzute în legislație și diferă în funcție de destinația deșeurilor în conformitate cu prevederile Agenția Națională pentru Protecția Mediului (ANPM). Producătorii de vehicule au responsabilitatea de a informa și îndruma clienții către propriile rețele de colectare.⁵⁹

⁵⁹ Sursă: Minuta întâlnirii din data de 05.06.2019, informație oferită de reprezentantul ANPM;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Potrivit H.G. nr. 1132/2008 *privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori*⁶⁰, care transpune Directiva 2006/66/CE *privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și deșeurile de baterii și acumulatori*, cu modificările și completările ulterioare, toți operatorii economici care introduc pe piața națională baterii și acumulatori au obligația de a se înregistra la ANPM în Registrul producătorilor de baterii și acumulatori.

Conform art. 7, alin.(12) din H.G. nr. 1132/2008 producătorii de baterii au următoarele obligații:

- să organizeze sisteme de colectare a deșeurilor de baterii sau acumulatori industriali, indiferent de compoziția chimică și de origine, prin care să fie asigurată returnarea acestora de către utilizatorii finali;
- să asigure predarea deșeurilor de baterii și acumulatori industriali colectați unui operator economic care desfășoară activități de tratare și/sau reciclare pe bază de contact;
- să realizeze o evidență care să cuprindă informații privind tipul, numărul și greutatea bateriilor și acumulatorilor industriali colectați și predați pentru tratare și/sau reciclare.

De asemenea, toți operatorii economici care introduc pe piața națională categoriile de vehicule M1 și N1 au obligația să constituie rețele de colectare a vehiculelor scoase din uz conform art. 9 din Legea nr. 212/2015 *privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz* și să transmită anual către Ministerul Mediului lista cu operatorii economici autorizați să desfășoare activități de tratare a vehiculelor scoase din uz cu care au semnat contract și lista cu punctele de colectare care include datele de contact ale operatorilor economici. Astfel, producătorii de vehicule au obligația:

- a) să transmită anual, dar nu mai târziu de 31 decembrie a anului în curs, la solicitarea autorității publice centrale pentru protecția mediului, lista cu operatorii economici autorizați să desfășoare activități de tratare a vehiculelor scoase din uz cu care au semnat contract potrivit prevederilor art. 8 alin. (5) lit. b) și lista cu punctele de colectare prevăzute la art. 8 alin. (5) lit. a), liste ce includ datele de contact ale operatorilor economici;
- b) să pună la dispoziția publicului, pe propriul site și la punctele de vânzare a vehiculelor noi, listele prevăzute la lit. a).

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 30%

⁶⁰ Sursă: Agenția Națională pentru Protecția Mediului, adresa nr. 2397/28.06.2019;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Măsura nr. 22

Analiza posibilității de alocare a unui buget anual pentru sprijinirea unităților care dezvoltă tehnologii de combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ și de modul de transport utilizat, precum și examinarea cu celeritate a oricăror nevoi speciale privind utilizarea acestor tehnologii de către instituții ale statului, accesarea fondurilor europene și comunicarea eventualelor beneficii pentru mediu și rentabilitatea economică a acestor tehnologii pentru utilizatorul final.

Analiza a fost realizată și a rezultat că modalitatea de accesare a surselor de finanțare se realizează descentralizat.

Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM) se adresează nevoilor de dezvoltare din 4 sectoare: infrastructură de transport, protecția mediului, managementul riscurilor și adaptarea la schimbările climatice, energiei și eficienței energetice.

În cadrul Axei prioritare 1 *Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului*, au fost lansate 12 apeluri de proiecte în valoare de aproximativ 4,5 miliarde de euro și au fost depuse 44 de proiecte, din care au fost contractate 32.⁶¹

În ceea ce privește Axa prioritară 2 *Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal de calitate, durabil și eficient*, au fost lansate 20 apeluri de proiecte, cu o valoare de aproximativ 2,2 miliarde euro. În cadrul acestor apeluri au fost depuse 109 de proiecte, din care au fost contractate 61.⁶²

Referitor la Axa prioritară 6 *Promovarea energiei curate și eficienței energetice în vederea susținerii unei economii cu emisii scăzute de carbon*, au fost lansate 5 apeluri de proiecte în valoare de aproximativ 185,5 milioane de euro, au fost depuse 62 de proiecte, din care au fost contractate 17.⁶³

Ministerul Cercetării și Inovării (MCI) are rol de sinteză și coordonare în domeniul cercetării științifice, dezvoltării tehnologice și inovării. Prin urmare, entitățile interesate, publice sau private, vor urmări programele destinate cercetării în domeniul combustibililor alternativi derulate de către minister.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

⁶¹ Sursă: Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, date preluate din adresa electronică înregistrată la DGTGN cu nr. 203179/17.02.2020

⁶² Sursă: Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, date preluate din adresa electronică înregistrată la DGTGN cu nr. 203179/17.02.2020

⁶³ Sursă: date preluate din adresa 759/23.07.2019, oferite de Ministerul Fondurilor Europene;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

5. Informare, Cercetare, Dezvoltare Tehnologică și Demonstrare

Aceste măsuri se regăsesc la pagina nr. 46 a Anexei Hotărârii Guvernului nr. 87 din 7 martie 2018 *pentru aprobarea Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România și înființarea Consiliului interministerial de coordonare pentru dezvoltarea pieței pentru combustibili alternativi.*

În cadrul acestei secțiuni s-a avut în vedere sprijinirea informării, cercetării, a dezvoltării tehnologice și a activităților demonstrative în domeniul combustibililor alternativi, defalcat în funcție de tipul de combustibil și de modul de transport, prin facilitarea accesării de fonduri europene și prin distribuirea de expertiză și bune practici din partea și către instituțiile publice.

Măsura nr. 23

Înființarea unor puncte de informare care să pună la dispoziție publicului interesat materiale informative legate de mobilitatea bazată pe combustibili alternativi precum:

- *Tipurile de vehicule pe bază de combustibili alternativi disponibile pe piața din România.*
- *Tehnologii actuale*
- *Localizare stații de încărcare*

Elaborarea unor materiale de informare cu privire la standardele de reîncărcare/realimentare, destinate utilizatorului final. Se va avea în vedere informarea privind compatibilitatea diferitelor standarde cu cele specifice vehiculelor nou introduse pe piață. Aceste materiale vor fi disponibile pe site-urile autorităților publice relevante.

Ministerul Energiei, prin Ordinul nr. 425/2019 *pentru aprobarea metodei de informare privind punctele de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi de pe teritoriul României*, a inițiat demersuri pentru localizarea stațiilor de încărcare, precum și pentru identificarea tipurilor de combustibili alternativi disponibili la punctele de realimentare și de reîncărcare. Asociațiile de profil au fost informate prin e-mail cu privire la obligativitatea de a furniza următoarele date:

- adresa exactă și coordonatele geografice ale punctelor de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi;
- tipul combustibililor alternativi disponibili la punctele de realimentare și de reîncărcare;
- capacitățile de încărcare pentru fiecare punct de realimentare și reîncărcare deținut;
- programul de funcționare a punctelor de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi;
- datele de contact (telefon, fax, e-mail) ale operatorilor punctelor de realimentare și de reîncărcare.



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Din datele primite de la o parte dintre operatorii economici, până în prezent, au fost înregistrate în evidența Ministerului Energiei un număr de 258 de stații de încărcare cu energie electrică.

După centralizarea finală a datelor primite de la toți operatorii economici, acestea vor fi publicate online.⁶⁴

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 60%

Măsura nr. 24

Analiza posibilității de a utiliza hidrogenul în calitate de combustibil alternativ prin reprofilarea potențialului industrial existent la momentul actual.

În contextul participării reprezentanților Ministerului Energiei la Reuniunea de lansare a Hydrogen Energy Network (HyENet), s-a reliefat posibilitatea de a prezenta situația utilizării hidrogenului drept combustibil alternativ în România, de a lua act de informările prezentate de către DG Energy, asociațiile de profil și reprezentanții statelor membre.

Astfel, a fost identificată posibilitatea tehnică de producere a hidrogenului în România în cadrul celor trei rafinării prezente pe teritoriul României, prin instalațiile de producere a hidrogenului pentru petrochimie, în industria agro-chimică ca produs secundar.⁶⁵

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 40%

Măsura nr. 25

Evaluarea posibilității sprijinirii activităților de cercetare, inclusiv prin facilitarea accesării unor mecanisme de finanțare europeană pentru dezvoltarea sistemelor de încărcare și de propulsie necesare.

Pentru realizarea acestei măsuri au fost identificate modalitățile de finanțare a proiectelor cu diverse arii de aplicabilitate în domeniul hidrogenului și al combustibililor alternativi, în general, derulate de către Comisia Europeană.

Principalele modalități de finanțare identificate sunt: Horizon 2020, Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking (ro. "Pile de combustie și hidrogen" - FCH JU - este un parteneriat public-privat între UE, industria europeană și institutele de cercetare),

⁶⁴ Sursă: Ordinul ministrului energiei 425/2019 pentru aprobarea metodei de informare privind punctele de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi de pe teritoriul României;

⁶⁵ Sursă: date preluate din minuta întâlnirii din data de 14.06.2019;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Innovation Fund (ro. Fondul de Inovare), Connecting Europe Facility (ro. Mecanismul pentru Interconectarea Europei) CEF.

În data de 26 iunie 2019, reprezentanții Ministerului Energiei au participat la prima întâlnire a Hydrogen Energy Network, inițiativă a Comisiei Europene prin DG ENERGY. În urma consultării cu Secretariatul Hydrogen Energy Network, au fost diseminate prin e-mail, către asociațiile de profil, modalitățile de finanțare a proiectelor cu diverse arii de aplicabilitate în domeniul hidrogenului și al combustibililor alternativi, în general, derulate de către Comisia Europeană, astfel cum sunt prezentate mai jos:

1. Horizon 2020⁶⁶ este cel mai mare program de cercetare și inovare al UE, cu fonduri de aproape 80 de miliarde de euro disponibile în decurs de 7 ani (2014-2020) - în plus față de investițiile private pe care le vor atrage acești bani.

2. Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking (FCH JU)⁶⁷- "Pile de combustie și hidrogen" - (FCH JU) este un parteneriat public-privat între UE, industria europeană și institutele de cercetare.

3. Innovation Fund (ro. Fondul de Inovare) – Noua Directivă EU-ETS 2018/410 (2021-2030) introduce un număr important de schimbări cu privire la mecanismele de finanțare. Cele existente – Provizionul de Solidaritate și derogarea de la art. 10 lit. (c) au fost actualizate și astfel au fost adăugate două noi instrumente: Fondul de Inovare și Fondul de Modernizare. Conexiunile Fondului de Inovare cu alte mecanisme sunt: în faza de cercetare cu Horizon Europe sau parteneriate, iar ulterior fazei de demonstrare – Connecting Europe Facility, Fondul de Modernizare și Fondurile de Coeziune. Fondul poate ajunge la aproximativ 10 miliarde de euro, în funcție de prețul certificatelor de emisiilor de carbon. În paralel cu Fondul pentru inovare, EU ETS oferă principalul stimulent pe termen lung pentru implementarea acestor tehnologii.

4. Connecting Europe Facility (ro. Mecanismul pentru Interconectarea Europei) CEF⁶⁸ – Începând cu ianuarie 2014, INEA (Comisia Europeană - Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele - Innovation & Networks Executive Agency – INEA) este departamentul de specialitate de acces la finanțare în cadrul CEF. INEA implementează cea mai mare parte a bugetului programului CEF, în total 28,7 miliarde de euro din 30,4 miliarde de euro (23,7 miliarde euro pentru transport, 4,7 miliarde euro pentru energie și 0,5 miliarde euro pentru telecomunicații).

Identificarea, corelarea și comunicarea acestor modalitățile de finanțare a fost comunicată de CC DPCA către instituțiile relevante din domeniu. Continuarea comunicării privind accesarea acestor modalități va fi realizată în continuare de către Comitetul de Coordonare.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

⁶⁶ <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/energy> - accesat în data de 6.12.2019

⁶⁷ <https://www.fch.europa.eu/page/who-we-are>, <https://www.fch.europa.eu/page/call-2019> - accesat în data de 6.12.2019

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>, accesat în data de 09.12.2019;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Măsura nr. 26

Organizarea unui calendar de evenimente care să permit testarea unor autobuze care utilizează combustibili alternativi în vederea achiziției pentru transportul public.

Ministerul Energiei și Comisia Europeană au organizat, în perioada 12-14 iunie 2019, la București, Conferința Comună Planul Strategic pentru tehnologiile energetice (SET Plan) și Reuniunea Comisiei pentru Energie, Schimbări Climatice și Protecția Mediului (ENVE) a Comitetului European al Regiunilor. Peste 650 de participanți din sectorul public și privat, precum și din mediul academic au participat la acest eveniment.

În cele trei zile de dezbateri, au fost aduse în atenție teme precum: dezvoltarea strategiilor la nivel local și regional și accelerarea tranziției către energii regenerabile; opțiuni de investiții disponibile în prezent pentru a valorifica potențialul afacerilor și a crea economii inovative cu emisii reduse de carbon la nivel local și regional; provocări la nivel local și soluții către integrarea și cuplarea diferitelor sisteme de energie; modalități concrete prin care SET Plan contribuie, atât la accelerarea, cât și la rata de renovare a clădirilor și la creșterea eficienței energetice; rolul crucial al autorităților locale și regionale în tranziția energetică, de la integrarea soluțiilor cu emisii reduse de carbon și a celor de e-mobilitate până la producerea și consumul de energii regenerabile.⁶⁹

De asemenea, în cadrul acestui eveniment, a fost prezentarea de către o companie belgiană a unui autobuz ce utilizează o tehnologie bazată pe celule de combustibil alimentate cu hidrogen. Tot în cadrul conferinței au fost prezentate și două autoturisme alimentate cu hidrogen, testarea acestora fiind accesibilă publicului.

Ministerul Energiei a prezentat publicului larg, datele tehnice ale vehiculelor testate, precum și beneficiile și limitările tehnologice conform unui comunicat AGERPRES⁷⁰.

Având în vedere caracterul interdependent al măsurilor, considerăm că acest eveniment trebuie luat în considerare, într-o anumită proporție și în vederea realizării măsurii nr. 24 din acest raport, din perspectiva analizei posibilității de a utiliza hidrogenul drept combustibil alternativ.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 27

Organizarea unor evenimente destinate promovării, în rândul publicului larg, a mobilității bazate pe combustibili alternativi.

⁶⁹ Sursă: Conferința SET Plan din 12-14 iunie 2019, București;

⁷⁰ Comunicatul Ministerului Energiei care a fost remis AGERPRES în data de 12 iunie 2019, <https://www.agerpres.ro/economic-intern/2019/06/12/romania2019-eu-conferinta-privind-planul-strategic-pentru-tehnologiile-energetice-si-reuniunea-comisiei-enve-la-bucuresti--324704>, accesat în data de 06.12.2019;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

În seria evenimentelor destinate promovării mobilității bazate pe combustibili alternativi, Ministerul Energiei în colaborare cu Energy Policy Group (EPG) au organizat întâlnirea unui grup de lucru internațional pe tema *Viitorul în transport*. În cadrul întâlnirii au fost prezentate viziunea cu privire la modurile de transport în era mobilității și noi soluții de mobilitate urbană și infrastructură.

Ministerul Energiei și Comisia Europeană au organizat, în perioada 12-14 iunie 2019, la București, Conferința Comună Planul Strategic pentru tehnologiile energetice (SET Plan) și Reuniunea Comisiei pentru Energie, Schimbări Climatice și Protecția Mediului (ENVE) a Comitetului European al Regiunilor.

Ministerul Energiei a întreprins demersurile necesare pentru organizarea unui workshop în care să fie prezentate toate categoriile de combustibili alternativi descrise în H.G. nr. 87/2018 precum și tehnologiile asociate acestora care sunt disponibile pe piață, cu utilizare, atât pentru publicul larg cât și pentru serviciile municipale de transport călători.

În vederea organizării workshopului, Ministerul Energiei a avut inițiativa dezvoltării unui parteneriat cu Universitatea Politehnica București și a unei colaborări strânse cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și Asociația Municipiilor din România în vederea promovării evenimentului în cadrul administrațiilor publice locale.

Acest workshop urmează să fie organizat în funcție de gradul de disponibilitate al celor 41 de unități administrativ-teritoriale menționate în Anexa 1 la H.G. nr. 87/2018.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

Măsura nr. 28

Instituirea, în cadrul autorității competente, a unui sistem de monitorizare a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi (un instrument software, accesibil online). Sistemul va garanta că, atunci când sunt disponibile, datele care indică localizarea geografică a punctelor de realimentare și reîncărcare cu combustibili alternativi accesibile publicului sunt accesibile tuturor utilizatorilor în mod deschis și nediscriminatoriu. Se va urmări ca sistemul să furnizeze informații privind accesibilitatea în timp real, precum și informații istorice și în timp real privind încărcarea.

Ministerul Energiei a aprobat Ordinul nr 425/2019 în vederea îndeplinirii obligațiilor ce decurg din aplicarea măsurii nr. 28 din Strategia privind Cadrul național de politică în scopul asigurării accesului tuturor utilizatorilor de vehicule pe bază de combustibili alternativi, precum vehiculele electrice și hibrid electrice, vehiculele alimentate cu gaz petrolifer lichefiat (GPL), vehiculele alimentate cu gaz natural comprimat (GNC) și gaz natural lichefiat (GNL), vehiculele alimentate cu biocombustibili și vehiculele alimentate cu hidrogen, la punctele de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi.



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Au fost realizate demersuri pentru diseminarea prevederilor Ordinului nr. 425/2019, astfel încât, până în prezent, s-a întocmit o situație centralizată a datelor solicitate operatorilor economici:

- adresa exactă și coordonatele geografice ale punctelor de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi;
- tipul combustibililor alternativi disponibili la punctele de realimentare și de reîncărcare;
- capacitățile de încărcare pentru fiecare punct de realimentare și reîncărcare deținut;
- programul de funcționare a punctelor de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi;
- datele de contact (telefon, fax, e-mail) ale operatorilor punctelor de realimentare și de reîncărcare.

Ministerul Energiei a centralizat, până în momentul de față, un număr de 246 de puncte de reîncărcare vehicule electrice, care au fost identificate cu adrese exacte prin coordonatele geografice, program de funcționare și capacitate de încărcare disponibilă. Procesul de primire a datelor și de centralizare a acestora continuă și în următoarele luni, iar aceste date vor fi disponibile în format editabil pe site-ul Ministerului Energiei. De asemenea, actualizarea acestor date va fi realizată, cel mai probabil, cu o frecvență lunară.

Totodată, Ministerul Energiei are în vedere analiza posibilității realizării unei hărți interactive a punctelor de realimentare și de reîncărcare cu combustibili alternativi din România.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 40%

Măsura nr. 29

Elaborarea unui ghid destinat autorităților locale care să cuprindă măsuri de încurajare a transportului public bazat pe combustibili alternativi, prin adaptarea și integrarea bunelor-practici testate în alte orașe europene

În cadrul CCDPCA se află în analiză dezvoltarea unei structuri cadru pentru ghid, elaborată în urma studierii unui model de bune practici preluat din legislația franceză care a fost pus la dispoziție de către Administrația Fondului pentru Mediu și care va fi adresat celor care vor să achiziționeze, să instaleze și să opereze o stație de încărcare precum și celor interesați să-și achiziționeze un vehicul pe bază de combustibili alternativi.

Acest ghid urmează să cuprindă un set de instrucțiuni/pași clari care să-i informeze pe cei care doresc să investească în infrastructura de combustibili alternativi și să-i ajute să



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

dobândească o înțelegere a fiecărei etape a acestui proces, prin prezentarea și exemplificarea unor elemente precum: tipuri de combustibili alternativi cu beneficiile și limitările utilizării acestora, legislația în materie, instituții responsabile, instrumente de finanțare.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 10%

Măsura nr. 30

Promovarea la nivelul autorităților locale a liniilor de finanțare disponibile prin POR(Programul Operațional Regional) 2014-2020, conform Anexei 6, destinate realizării unor proiecte locale, cu accent pe furnizarea de curent electric în mediul urban pentru realizarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi.

În vederea finanțării nerambursabile pentru dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi, CC DPCA a identificat la nivelul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) axele prioritare 1 – 4 care au ca subiect dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi și care, prin urmare pot fi promovate la nivelul autorităților locale și întreprinderilor mici și mijlocii.

Autoritatea de Management POR a lansat, în perioada 2017-2019, apeluri de proiecte destinate reducerii emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, ai căror solicitanți pot fi:⁷¹

- Unitățile administrativ teritoriale orașe/municipii;
- Parteneriatele dintre unitățile administrativ teritoriale orașe/municipii;
- Parteneriatele dintre unitățile administrativ teritoriale orașe/municipii eligibile în cadrul O.S. 3.2 cu unități administrativ teritoriale comune din zona funcțională a acestor orașe/municipii;
- Unități administrativ teritoriale municipii reședință de județ;
- Parteneriate dintre unitatea administrativ teritorială municipiul reședință de județ, cu excepția Municipiului Tulcea, cu orașe/ municipii/ comune din zona funcțională urbană a municipiului, aflate în vecinătatea teritorială a acesteia;
- MDRAP, ca lider de parteneriat și unitățile administrativ teritoriale municipii reședință de județ și/sau unitățile administrativ teritoriale județe;

Investițiile finanțate prin intermediul celor două priorități de investiție anterior menționate, cuprind următoarele;

- Achiziții de material rulant, troleibuze, autobuze (autobuze alimentate cu GNC, GNL, esteri metilici ai acizilor grași – FAME, ulei vegetal hidrotrat - HVO,

⁷¹ Sursă: date preluate din adresa 95822/15.07.2019, oferite de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

bioetanol, electrice, hibride de tip diesel/ electric, hibride cu celule de combustibil pe bază de hidrogen/electricitate);

- Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric;
- Construirea/modernizarea/reabilitare depourilor, stațiilor de transport public;
- Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a automobilelor electrice și hibrid electrice;
- Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete;
- Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv al sistemului de monitorizare video precum și a altor sisteme de transport inteligente;
- Construirea parcarilor de transfer la transportul public urban de tip *park and ride*.

În ceea ce privește solicitările de finanțare, precizăm faptul că, în cadrul celor două axe prioritare (Axa prioritară 3 și Axa prioritară 4) au fost depuse 365 de proiecte a căror valoare totală eligibilă este de aproximativ 3.392 milioane euro și o valoare nerambursabilă de 3.217 milioane euro.

Până în prezent, au fost semnate 162 de contracte de finanțare cu o valoare totală eligibilă de aproximativ 1.683 milioane euro, din care suma nerambursabilă este de 1.614 milioane euro.

Din totalul de 41 de Unități administrativ teritoriale, 26 sunt dotate cu mijloace de transport în comun pe bază de combustibil alternativ. Au fost depuse proiecte în valoare de 1.238.452.465,50 euro prin care se urmărește achiziția a 273 de tramvaie, 133 de troleibuze și 668 de autobuze. Dintre acestea au fost achiziționate până în prezent un număr de 36 de tramvaie, 93 de troleibuze și 60 de autobuze în valoare de 833.110.325,18 euro.⁷²

Drept exemplu, Primăria Municipiului București participă la 2 licitații finanțate prin fonduri europene nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, astfel:

- 100 tramvaie din gama 36 m;
- 100 autobuze electrice din gama de 12 m cu o autonomie de 230 km;

Aceste licitații sunt în faza de evaluare tehnică.

Estimare a ratei de realizare a măsurii: 100%

⁷² Sursă: date preluate din adresa 175500/16.12.2019, oferite de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Concluzii

Scopul *Strategiei Cadrului național* este de a susține dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi în România, astfel încât toate modurile de transport, metodele și tehnologiile relevante să poată fi utilizate nediscriminatoriu în conformitate cu eficiența, aplicabilitatea și rentabilitatea lor pentru a asigura un sistem de transport cu un grad ridicat de continuitate și un impact minim asupra mediului înconjurător și sănătății populației, atât în aglomerările urbane cât și de-a lungul infrastructurii interurbane și rețelelor europene de transport rutier, naval și aerian.

Prin măsurile propuse, *Strategia* asigură consistența obiectivului general stabilit pentru anul 2020, propunându-și concomitent, să contribuie, într-o proporție rezonabilă, la obiectivul atingerii unei ponderi a energiei din surse regenerabile, utilizată în toate formele de transporturi, care să reprezinte cel puțin 10% din consumul final de energie în transporturi în anul 2020.

Măsurile prevăzute în *Strategie*, destinate implementării de către autoritățile publice, sunt și vor fi corelate cu măsurile adoptate deja, atât de instituțiile publice centrale și locale, cât și de mediul privat, astfel încât rezultatele să reflecte potențialul de dezvoltare al pieței din România, precum și tendințele globale din domeniul combustibililor alternativi.

Din totalul de 30 de măsuri, 11 au fost realizate în proporție de 100%, restul fiind în curs de implementare. . Subliniem că îndeplinirea măsurilor în proporție de 100% nu va stopa continuarea eforturilor de coordonare și monitorizare din partea CC DPCA, precum și eventualele adaptări ulterioare generate de dezvoltările tehnologice din domeniile respective.

Gradul de realizare în momentul de față este estimat la aproximativ 37% din totalul măsurilor prezente în *Strategia Cadrului național privind combustibilii alternativi*, rata de implementare a tuturor măsurilor, atât cele realizate în proporție de 100% cât și cele în curs de implementare, este de aproximativ 67%.

Pentru îndeplinirea celor 11 măsuri, și anume măsurile nr. 8, 10, 14, 15, 17, 18, 19, 22, 25, 26, 30, au fost realizate documentații, evaluări și analize cu privire la oportunitățile de dezvoltare a infrastructurii pentru combustibili alternativi, au fost identificate și diseminate bunele practici din domeniu, sursele de finanțare și au fost puse bazele dezvoltării cadrului normativ în vederea încurajării achizițiilor de mijloace de transport și autovehicule care utilizează combustibili alternativi.

Anexa nr. 1 – Tabel centralizator (descriere explicativă)

În prima secțiune a tabelului Excel cu privire la implementarea Strategiei privind Cadrul național de politică, sunt cumulate măsurile legislative, de reglementare și/sau administrative. Implementarea corelată a acestor măsuri susține dezvoltarea unitară a



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

Strategiei privind Cadrul național pentru dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în România.

Această secțiune cuprinde un număr de **11 măsuri**, defalcate în funcție de tipul de combustibil alternativ (de exemplu, energie electrică, hidrogen, biocarburanți, combustibili sintetici și parafinici, gazul natural comprimat, gazul natural lichefiat și gazul petrolier lichefiat), respectiv modul de transport (rutier, aerian, naval și feroviar). Cele 11 măsuri se încadrează în categoria țintelor naționale, respectiv norme și cerințe și au aplicabilitate la nivel național, începând cu anul 2018.

Prin măsurile propuse se urmărește revizuirea sau simplificarea cadrului normativ destinat dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, precum și în vederea asigurării condițiilor de siguranță și de protecție a mediului.

În a doua a secțiune a tabelului sunt incluse date cu privire la măsurile de politică⁷³ pentru aplicarea Strategiei privind Cadrul național de politică, ce vor contribui la atingerea țintelor și obiectivelor naționale.

Această secțiune cuprinde **9 măsuri** defalcate în funcție de tipul combustibilului alternativ și include elemente precum stimulente diverse pentru achiziționarea de vehicule. De asemenea, este inclusă și o măsură care promovează transportul public cu vehicule pe bază de combustibili alternativi prin instituirea unor obligații privind parcurile auto ale instituțiilor publice și o măsură care poate promova electromobilitatea prin identificarea soluțiilor de finanțare în cadrul programelor pentru instalarea infrastructurii de încărcare a aeronavelor staționare.

Secțiunea a treia cuprinde un set de **2 măsuri** pentru instalare și producție, una pentru îmbunătățirea metodologiei pentru înlocuirea și reciclarea acumulatorilor vehiculelor electrice și hibrid electrice pentru diminuarea impactului negativ asupra mediului și sănătății publice și o măsură care privește posibilitatea acordării unui buget anual pentru sprijinirea dezvoltării tehnologiilor de combustibili alternativi.

În secțiunea a patra sunt prezentate cele **8 măsuri** care privesc sprijinirea informării, a dezvoltării tehnologice și a activităților demonstrative în domeniul combustibililor alternativi, în funcție de combustibilul alternativ și de modul de transport utilizat.

Sunt menționate măsuri cu privire la înființarea unor puncte de informare și organizarea de evenimente în vederea promovării mobilității bazate pe combustibili alternativi, precum și posibilitatea sprijinirii activităților de cercetare, inclusiv prin accesarea unor mecanisme de finanțare europeană.

Secțiunea a cincea, litera (a) cuprinde numărul de vehicule pe bază de combustibili alternativi, în funcție de tipul de combustibil și de modul de transport și estimări pentru anii 2020, 2025 și 2030. Achizițiile de vehiculele electrice și hibrid electrice în anul 2016

⁷³ Și anume, elemente precum stimulentele directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care utilizează combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente și disponibilitatea stimulentele fiscale pentru promovarea mijloacelor de transport care utilizează combustibili alternativi și a infrastructurii relevante;



Raport privind punerea în aplicare a Strategiei privind Cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi

sunt în număr de 45, în anul 2017 sunt în număr de 540 și în anul 2018 sunt în număr de 810.

Din datele și informațiile primite de la Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTCI) referitor la parcul activ, pentru transportul feroviar sunt precizate numărul de locomotive pentru anii 2016- 2020, iar pentru anii 2025 și 2030 nu se pot face previziuni deoarece parcul activ de locomotive diesel-electrice depinde de graficul de mers de tren din anul respectiv. Din acest considerent se poate observa o descreștere a utilizării locomotivelor diesel-electrice în perioada 2016-2018.

Datele din transportul aerian sunt furnizate de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română (AACR) și se referă exclusiv la aeronavele fără pilot la bord echipate cu motor electric (drone) folosite în activități auxiliare transportului de marfă și persoane, acestea nu sunt implicate direct în transportul de pasageri.

Conform MTCI, din datele statistice în domeniul transport aerian nu sunt înregistrate aeronave care utilizează combustibili alternativi.

Secțiunea a cincea, litera (b) cuprinde date cu privire la numărul existent, în perioada 2016 - 2018 și previziuni cu privire la numărul de stații de realimentare/reîncărcare pentru anii 2020, 2025 și 2030. Datele sunt defalcate în funcție de tipul combustibilului alternativ, cât și în funcție de modul de transport (rutier, aerian, naval).

La nivelul anului 2018 au fost identificate un număr total de 308 de stații de reîncărcare de acces public, din care 207 cu putere instalată mai mică sau egală cu 22kW, restul de 101 de stații fiind cu putere instalată mai mare de 22kW.