

Către,

Secretariatul General al Guvernului României
Domnului Mihai Busuioc, Secretar General al Guvernului României

Referitor la:

NECESITATEA SUSȚINERII GUVERNAMENTALE PRIVIND DEZVOLTAREA ARMONIZATA A INFRASTRUCTURII ȘI A PIEȚEI DE AUTOVEHICULE PE GAZ NATURAL ÎN ROMÂNIA PENTRU ATINGEREA OBIECTIVELOR DIRECTIVEI DAFI (Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului)

Stimate Domnule Secretar General,

În contextul Directivei 2014/94/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (DAFI) prin care se solicită statelor membre "reducerea dependenței de petrol a transporturilor", "atenuarea impactului acestora asupra mediului", precum și "durabilitatea mobilității" atragem atenția Guvernului asupra importanței stimulării atât a infrastructurii de stații de alimentare cu gaz natural, cât și a pieței de autovehicule propulsate cu gaz natural pentru o dezvoltare armonizată (conform DAFI) în atingerea acestor obiective.

Considerăm că infrastructura și piața sunt interdependente și trebuie tratate ca atare în vederea stabilirii unor măsuri de susținere ce vor accelera o dezvoltare sustenabilă și atingerea obiectivelor DAFI.

Articolul (9) al Directivei identifică, în raportul Grupului la nivel înalt CARS 21 din 6 iunie 2012, "că lipsa unei infrastructuri pentru combustibili alternativi armonizate la nivelul Uniunii constituie un obstacol în calea introducerii pe piață a vehiculelor care utilizează astfel de combustibili și întârzie obținerea beneficiilor de mediu aferente".

Pentru a elimina acest obstacol din calea dezvoltării utilizării gazului natural comprimat pentru autovehicule, câteva companii românești au decis să investească în dezvoltarea infrastructurii necesare.

Cu sprijinul unei cofinanțări nerambursabile acordate de Comisia Europeană, Denisson Energy, promotor al CNG în România prin deschiderea primei stații publice la Râmnicu Vâlcea în anul 2015, va construi până în 2019 prima rețea națională cuprinzând 9 stații de alimentare pe coridoarele de transport paneuropean. ENGIE România a inițiat etapa de contruire a unei stații în București care va fi accesibilă publicului din toamna acestui an.

1. Reducerea dependenței de petrol

România a importat aproximativ 62% din volumul de țiței consumat în piața domestică în anul 2015, cu un impact semnificativ asupra deficitului de cont curent și asupra independenței energetice.

În contextul în care prognozele privind evoluția parcului autovehiculelor indică o creștere semnificativă în deceniul următor, este de așteptat ca această dependență de importuri să se accentueze în absența unei intervenții guvernamentale pentru promovarea rațională a combustibililor alternativi.

În același timp, România are o tradiție de mai bine de 100 de ani în producția, transportul, distribuția și furnizarea de gaze naturale și este a treia țară din UE în ceea ce privește producția de gaze naturale.

Această tradiție face ca România să aibă potențialul de a fi **auto-suficientă** în ceea ce privește consumul de gaze naturale, necesarul fiind acoperit în proporție de 97% din surse interne în anul 2015.¹

Preconizata apariție în piața de gaze naturale a unor importante cantități noi provenite din exploatarea off-shore din Marea Neagră va acutiza necesitatea identificării unor noi utilizări a gazului natural în România pentru deceniul următor iar domeniul transportului trebuie să fie o prioritate pentru România.

În plus, România deține un potențial uriaș încă nefolosit în domeniul biometanului și a gazelor sintetice (prin procesele de electroliză și piroliză) ceea ce va conduce la îmbunătățiri semnificative viitoare a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Astfel, România are un avantaj enorm în a **reduce dependența de petrol** și a atinge obiectivele DAFI prin dezvoltarea infrastructurii Gazului Natural Comprimat (CNG).

2. Atenuarea impactului asupra mediului

Transportul este cel de-al treilea contribuitor la emisiile de gaze cu efect de seră ale României, după sectorul energetic și agricultură. Aproape toate emisiile din sectorul transporturilor aparțin subdomeniului de transport rutier (15,1 milioane tone CO2 echivalent).

În plus, particulele fine și oxizii de azot emise de domeniul transporturilor au crescut în mod constant după anul 2009, în principal din cauza creșterii dimensiunilor parcului auto național, ceea ce a condus la o accentuare a problemelor de mediu.

România, asemenea multor țări membre europene, se confruntă cu probleme majore de calitate a aerului, care se reflectă în externalități de tipul sănătății publice.

Conform Agenției Europene de Mediu aceste externalități se ridică în fiecare an la 10 miliarde de euro.² Ca urmare a acestor emisii, în principal, România deține recordul negativ de a fi în topul țărilor europene care se confruntă cu probleme de sănătate cauzate de poluarea ambientală.

Organizația Mondială a Sănătății (OMS) situează România în top 3 țări din Uniunea Europeană în ceea ce privește numărul de decese atribuite poluării ambientale sau în ceea ce privește dizabilitățile fizice datorate poluării.

Conform OMS, în România rata mortalității din cauza poluării cu particule este de 55 la suta de mii de locuitori. Mai exact, 11.000 de persoane pe an, 30 pe zi, mor în România din cauza

¹Conform raportului anual de monitorizare a pieței de gaze, ANRE, 2015.

²European Commission, *The EU Environmental Implementation Review Country Report – Romania*, p.17

emisiilor ridicate de particule fine (PM2.5) produse în principal de traficul rutier din zonele aglomerate urbane.

Înlocuirea carburanților proveniți din petrol cu gazul natural va reduce cu peste 95% emisiile de particule **salvând vieți și contribuind la atenuarea impactului asupra mediului și la atingerea obiectivelor DAFI.**

Tehnologii mature, ecologice și nepoluante fonic ca soluție:

CNG (gaz natural comprimat) și LNG (gaz natural lichefiat), datorită gradului lor de maturitate, pot acoperi segmente diferite de transport și pot contribui la reducerea poluării fonice și a aerului, precum și a emisiilor de gaze cu efect de seră. De exemplu, vehiculele pe gaz natural comprimat (CNG) din segmentul vehiculelor de mare tonaj, în speță al autobuzelor, reprezintă tehnologia cea mai matură.

De asemenea, au o autonomie mare și un timp de alimentare considerabil mai scăzut față de tehnologiile alternative în general. Totodată, oferă nete îmbunătățiri privind poluarea fonică și a aerului în comparație cu vehiculele Euro 3 - Euro 5 utilizând motorină.

În plus, performanțele la nivel de mediu ale autobuzelor pe gaz natural comprimat se îmbunătățesc sensibil, depășind chiar performanțele de mediu ale energiei electrice³ atunci când gazul natural este amestecat cu biometan (produs, de exemplu, în urma digestiei anaerobice a deșeurilor organice).

Vehiculele de distribuție, curierat, transport persoane și utilitarele ușoare pe gaz natural comprimat sunt o soluție deja existentă în portofoliul producătorilor de vehicule cu tradiție fiind cea mai matură tehnologie alternativă.

În consecință, o astfel de soluție ar trebui să fie îmbrățișată rapid de îndată ce infrastructura va fi disponibilă având în vedere beneficiile sale considerabile.

3. O piață durabilă a mobilității

În cadrul procesului de reducere a emisiilor, unul dintre pilonii/ instrumentele pe care se poate construi o economie cu impact redus asupra mediului este reprezentat de mobilitatea durabilă.

În acest context, gazul natural reprezintă un combustibil alternativ disponibil pe scară largă și cu un impact redus asupra mediului care va putea contribui la transformarea pieței transporturilor.

Dezvoltarea mobilității durabile constituie un obiectiv și pentru țara noastră, dar și o oportunitate importantă pentru consolidarea unui segment de piață având perspective mari de creștere, care combină disponibilitatea resurselor naționale cu gradul de maturitate la care a ajuns tehnologia privind producerea carburanților pe bază de gaz natural și utilizarea lor pentru transportul auto.

Segmentul autoturismelor și al vehiculelor comerciale (transport de mărfuri și transport public de călători) prezintă deja în momentul de față caracteristici de organizare, de operare și tehnologii mature pentru utilizarea combustibililor alternativi, care ar putea reprezenta

³Având în vedere că structura producției de energie electrică este alcătuită în proporție de aproximativ 27% de centrale termoelectrice pe cărbune și lignit beneficiile globale de mediu sunt inferioare biometanului.

domeniul de aplicare pentru o reconversie a energiei care are ca scop crearea de beneficii pentru mediu și pentru sistem în ansamblul său.

În special, tehnologia NGV (vehicule propulsate cu gaz natural) a înregistrat un proces de îmbunătățire continuă în ultimii ani, în ceea ce privește eficiența consumului, reducerea emisiilor și îmbunătățirea standardelor de siguranță și a timpilor de alimentare cu combustibil. Așadar, dezvoltarea infrastructurii CNG poate asigura o **piață durabilă a mobilității** și atingerea obiectivelor DAFI.

Politici și stimulente pentru transpunerea în legislația națională a Directivei 2014/94/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014

În vederea promovării deciziilor de investiții în acest sector și pentru a permite o utilizare pe scară largă a tehnologiei NGV, o condiție esențială o reprezintă variabila fiscală, care să continue să garanteze rentabilitatea economică a gazelor naturale în comparație cu combustibilii tradiționali din punct de vedere al beneficiilor pentru mediu care pot fi generate de utilizarea acestora pe scară largă.

Prin urmare, este vorba de **menținerea tratamentului fiscal curent** care asigură, în timp, **sustenabilitatea economică a gazelor naturale drept combustibil alternativ**, permițând astfel eliberarea potențialului suplimentar al planurilor de afaceri pentru realizarea de infrastructuri și instalații.

Considerăm că politica publică în domeniul gazului natural comprimat (CNG) și a gazului natural lichefiat (LNG) trebuie să stimuleze, pentru a fi eficientă, **dezvoltarea infrastructurii de realimentare cu combustibil, cererea de mașini cu emisii reduse de gaze cu efect de seră precum și informarea publică privind beneficiile sociale și de mediu ale dezvoltării combustibililor alternativi.**

Stimularea cererii de mașini cu emisii reduse de gaze cu efect de seră trebuie să promoveze principiul neutralității tehnologice și să permită atingerea simultană a țintelor de PM (2.5 și 10), NOx și CO₂. Instrumentele de susținere sunt multiple, conform experienței altor țări europene.

În concluzie, vă supunem atenției următoarele propuneri pentru punerea în aplicare a cadrului legislativ definit de Directiva 2014/94/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014:

Politici și stimulente fiscale:

1. Un regim fiscal stimulativ pentru gazul natural comprimat, de exemplu prin stabilirea unei accize zero pentru utilizarea gazului natural comprimat pentru o perioadă de 10 ani, urmând ca la sfârșitul perioadei să se revină treptat la un regim de accizare care să genereze venituri pentru bugetul de stat;

2. Susținere privind achiziția de vehicule cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră care să urmeze principiul neutralității tehnologice, acordarea aceluiași facilități ca și celor acordate vehiculelor electrice, având în vedere că unul dintre principiile cele mai importante promovate de DAFI este **obligația promovării echitabile a tuturor carburanților alternativi** - "Trebuie asigurată neutralitatea tehnologică iar cadrele naționale de politică trebuie să ia în considerare în mod corespunzător de această cerință pentru susținerea dezvoltării comerciale a

carburanților alternativi.” (Directiva 2014/94/EU, paragraful 21). Ca urmare, favorizarea în orice fel a unui anumit tip de carburant alternativ este în afara prevederilor DAFI;

3. O taxă de mediu care să oprescă importurile de vehicule cu emisii mari de gaze cu efect de seră și care să descurajeze achiziția de mașini noi care utilizează combustibilii clasici, în special pentru segmentele de tonaj mediu și mare;

4. Taxe diferențiate de utilizare a autostrăzilor;

5. Discount-uri fiscale pentru rovinietă, taxe de parcare etc.;

6. Sistem de amortizare accelerată pentru vehiculele care utilizează GNC cu un tonaj mai mare de 3,5 tone.

7. Subvenții acordate pentru conversii ale autovehiculelor de la carburanții tradiționali (motorină, benzină) la carburanți alternativi, incluzând CNG;

8. Subvenții acordate construirii de stații de alimentare cu carburanți alternativi, incluzând CNG;

Politici și stimulente non-fiscale:

1. Instituirea de zone cu circulație limitată în zonele urbane și asigurarea unui regim favorabil de acces pentru mașinile ecologice;

2. Obligația pentru sectorul public de a achiziționa un procent predeterminat de autovehicule ecologice.

Politici de reglementare și administrative:

1. Modernizarea și adaptarea la tendințele europene și realitățile naționale;

2. Introducerea cadrului necesar pentru stațiile LNG;

3. Emiterea reglementărilor tehnice de instalare și certificare a rezervoarelor pentru gazul natural comprimat;

4. Permitea construirii de stații cu autoservire; permitea utilizării în același distribuitor a capetelor de alimentare pentru toți carburanții (benzină, motorină, CNG, GPL) etc.;

5. Clarificări privind periodicitatea și modul de inspectare și înlocuire a buteliilor stațiilor;

6. Crearea unui cadru unitar de avizare a proiectelor de stații CNG și de autorizare a stațiilor de alimentare cu CNG d.p.v. al ISU – proceduri și cerințe unice la nivel național;

7. Clarificarea cadrului de verificare și înlocuire a buteliilor de pe autovehicule;

8. Clarificarea modului de înființare și funcționare a service-urilor pentru instalații CNG;

9. Emiterea urgentă a RNTR6 pentru a permite conversiile de auto clasice în sisteme cu CNG cu omologare de serie;

10. Asumarea reglementării și verificării metrologice a distribuitorilor de CNG de către BRML;

11. Înlăturarea barierelor legislative;

12. Excluderea CNG de pe lista restricțiilor în parcările subterane prin codul rutier actual având în vedere ca, spre deosebire de GPL, nu exista pericolul acumulării de gaze la nivelul solului⁴.

⁴A se vedea:

(<http://m.ziarulevenimentul.ro/s'ri/auto/decizia-care-ii-afecteaza-pe-toti'-soferii-care-au-masinile---alimentate-cu-gaz-217397205.html>)

Dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu carburanți alternativi:

1. Simplificarea și accelerarea procesului de autorizare/permise prin crearea unor birouri unice la nivelul autorităților publice locale;

2. Alocarea de fonduri europene pentru cofinanțarea proiectelor de instalare a infrastructurii, cu prioritate pentru proiectele cu un impact mare (capacitate, număr potențial de consumatori etc);

3. Accelerarea informării publice privind beneficiile sociale și de mediu ale dezvoltării combustibililor alternativi. Pe lângă stabilitatea regimului fiscal, aspectele propuse a fi luate în considerare în agenda strategică sunt următoarele:

- prioritățile de intervenție în regiunile și în zonele urbane, unde rețeaua de infrastructură se dovedește a fi cea mai deficitară, având ca obiectiv indicativ „distanța maximă” de o stație CNG la fiecare 100 km în regiunile în care numărul de autovehicule care utilizează metanul este egal sau mai mare decât media națională a parcului auto din Italia. Este vorba de un obiectiv îmbunătățit în comparație cu obiectivul stabilit prin Directiva DAFI, care se bazează pe scenariul de infrastructură al instalațiilor CNG care, în Italia, îndeplinește în unele regiuni cerințele indicate în cadrul directivei referitoare la distanța maximă de 150 km, plasând în prezent Italia ca țară lider în Europa în domeniul infrastructurii CNG;
- omogenitatea sistemelor de distribuție CNG pe rețeaua rutieră. Se dă un impuls concret în dezvoltarea utilizării metanului pentru autovehicule în cazul în care condițiile tehnice - în esență, racordarea la gazoduct - nu permit realizarea unei instalații de CNG de tip tradițional, produsul fiind distribuit, în principal, prin realizarea unei instalații, alimentată prin intermediul cisternelor, de LNG/ L-CNG cu opțiunea de regazeificare a Gazelor Naturale Lichefiate. Dificultatea economică și financiară ridicată cu privire la realizarea unei instalații de CNG în locații care nu prezintă condițiile de funcționare necesare (*de exemplu, nivelul de presiune standard*), ar trebui să fie sprijinită prin contribuții financiare publice, cel puțin în faza inițială a punerii în aplicare a Planului;
- modificări ale cadrului legislativ și de reglementare cu privire la gazul utilizat drept combustibil, printr-un act legislativ de delegare a Autorității competente pentru Energie Electrică, Gaz și Apă (AEEGSI), referitor la aspecte precum:
 - atribuirea capacității de transport
 - regimul penalităților
 - tarifele de acces la rețea
 - procesul de racordare la gazoducte pentru a evita sancțiunile pentru utilizarea și dezvoltarea gazelor naturale drept combustibil.
- promovarea experimentală a dezvoltării infrastructurilor pentru biometan, funcțională în special pentru mediul urban, pentru alimentarea flotelor de autoutilitare pentru transportul urban și a autobuzelor pentru transportul public local;
- recompensarea în sectorul achizițiilor publice cu acordarea de evaluări favorabile în atribuirea punctajelor stabilite în faza de licitație pentru promovarea experimentală a dezvoltării infrastructurilor pentru biometan, funcțională în special pentru mediul urban, pentru alimentarea flotelor de autoutilitare pentru transportul urban și a autobuzelor pentru transportul public local;
- recompensarea în sectorul achizițiilor publice cu acordarea de evaluări favorabile în atribuirea punctajelor stabilite în faza de licitație pentru ofertanții care utilizează NGV, fiind prevăzută o acțiune de optimizare a legislației actuale în sectorul GPP-Green Public Procurement (achiziții publice ecologice) și a Criteriilor Minime de Mediu (CAM)

- afereute, prevăzută de Decretul DM 13-4-2013, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (*Ministerul Mediului, Protecției Teritoriului și a Mărilor*);
- stimulente non-financiare care să promoveze și să sprijine răspândirea NGV, promovând măsuri de regularizare a cererii cu scopul de a promova **mobilitatea durabilă**, inclusiv prin politici de preț pentru accesul la zonele urbane strategice, care includ sectorul transporturilor în oraș, și prin intermediul unor mecanisme reînnoite de rambursare către sectorul public de transport rutier, care să fie recompensate pentru flotele CNG și LNG. Sunt necesare, de asemenea, revizuri ale măsurilor locale pentru a elimina din blocajele de circulație vehiculele CNG/ LNG;
 - stimulente non-financiare care să promoveze construirea de noi infrastructuri prin promovarea unor măsuri, cum ar fi:
 - o măsuri funcționale pentru a dezvolta prezența punctelor de vânzare, chiar și în zonele urbane, considerate prioritare în cadrul Directivei DAFI, luând în considerare și standardele internaționale care includ cerințe referitoare la distanțe minime de siguranță mai mici decât cele utilizate în prezent în Italia;
 - o garanția de alimentare prin „self-service nesupravegheat” 24 de ore din 24 în mod similar cu alți combustibili prin eliminarea sau reducerea semnificativă a limitărilor actuale ale serviciului;
 - o măsuri de facilitare pentru a face compatibil angajamentul economic și financiar pentru realizarea de noi instalații CNG în zone cu răspândire scăzută a vehiculelor cu metan, asigurând o capacitate minimă de distribuție compatibilă cu nevoile și care va fi convenită cu regiunile în cauză.

Obiective de politică națională pentru susținerea CNG și a LNG în sectorul transporturilor:

Considerăm că obiectivele adecvate pentru dezvoltarea pe termen mediu și lung a gazului natural comprimat și al gazului natural lichefiat trebuie să țină cont de următoarele elemente:

- sustenabilitatea sectorului transporturilor;
- diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră ;
- ameliorarea calității aerului;
- diversificarea surselor energetice în transport;
- reducerea dependenței energetice de sursele petroliere;

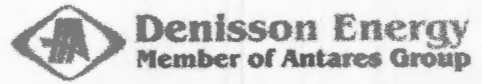
În mod specific, autoritățile române ar trebui să considere următoarele ținte specifice pentru:

1. CNG:

- Minim o stație de gaz natural comprimat în fiecare oraș/aglomerare urbană cu o populație rezidentă mai mare de 50,000 de locuitori;
- Minim o stație de gaz natural comprimat la fiecare oraș/ aglomerare urbană 100.000 de locuitori;

2. LNG: date fiind absența infrastructurii și costurile relativ mari de instalare, considerăm că România ar trebui să-și propună țintele minime din Directivă privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

* exemple de subvenții adoptate în țările Europene pot fi găsite în **Anexa 3**.



Informații detaliate privind utilizarea la nivel național și internațional a combustibililor alternativi CNG și LNG se regăsesc în documentele anexate.

Cu deosebită considerație,

Engie Romania

Iveco Romania

Denisson Energy

