

Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București-ROMÂNIA  
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25  
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53  
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro

Nr. 1361/25.10.2021

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**  
**Doamnei Adriana KALAPIS - Director, DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER**

**Ref.: Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului**

**Stimată Doamnă Director,**

Vă mulțumim pentru consultarea Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) cu privire la elaborarea mandatului de negociere al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii referitor la Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului.



Considerăm deosebit de important demersul dumneavoastră, având în vedere faptul că CE propune un regulament care să înlocuiască actuala directivă, ceea ce înseamnă că etapa intermediară a transpunerii naționale în legislația națională va fi eliminată și dispozițiile UE vor fi direct aplicabile în România și toate statele membre ale UE.

În acest context, dorim să vă atragem atenția asupra faptului că deși acest proiect legislativ european ar trebui să ofere soluții fezabile legate de decarbonizarea sectorului de transport rutier din România, la acest moment prevederile europene vizează mai mult situația la nivelul Europei de vest. Astfel, proiectul legislativ european precizează încă din expunerea de motive (8) faptul că *în sectorul transportului rutier greu, camioanele cu GNL sunt pe deplin mature pentru acestea existând deja o rețea suficientă de infrastructură în întreaga Uniune iar scenariile de modelare revizuite din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” sugerează un rol limitat al combustibililor gazeși și, prin urmare, este considerată necesară doar o politică specifică limitată pentru instalarea infrastructurii GNL care poate furniza, de asemenea, combustibili decarbonizați, pentru a elimina lacunele rămase în rețelele principale.*

UNTRR atenționează că aceste prevederi dezavantajează grav România, care deși deține rezerve de gaz și exportă un produs de calitate pe acest segment, nu și-a dezvoltat infrastructura de stații de alimentare GNC/GNL pentru vehiculele comerciale. În timp ce majoritatea Statelor Membre UE și-au dezvoltat o rețea de stații de alimentare GNC /GNL , iar în prezent, în Europa sunt 4000 stații GNC - în România sunt numai 3 stații GNC. Totodată, în timp ce în Europa sunt 400 stații GNL, România nu deține nicio stație de alimentare GNL. Mai mult, transportatorii rutieri români nu beneficiază de niciun program de stimulare pentru achiziția de vehicule GNC/GNL și în viitor pe hidrogen, așa cum beneficiază transportatorii rutieri din alte State Membre UE.

Reamintim că încă de la începutul acestui an, UNTRR a solicitat Guvernului României alocarea a 5 mld. Euro prin Planul Național de Redresare și Reziliență – PNRR pentru sectorul transporturilor rutiere în următorii 3 ani, pentru digitalizare și reînnoirea a jumătate din flota României de vehicule comerciale licențiate de transport rutier de marfă (peste 2,5 tone) și persoane (peste 1+9 locuri) pe bază de gaz natural comprimat/lichefiat(GNC /GNL) și pentru dezvoltarea a 100 de stații de alimentare GNC/GNL în România. Spre dezamăgirea industriei de transport rutier din România, solicitările noastre nu se regăsesc în actualul PNRR, însă ar trebui să fie incluse în Pachetul Fit for 55, pentru ca fondurile europene alocate pentru decarbonizarea transporturilor rutiere din România



să fie alocate prioritar pentru dezvoltarea infrastructurii de stații de alimentare GNC /GNL și achiziția de vehicule comerciale GNC /GNL .

**GNC /GNL reprezintă primul pas către tranziția verde pentru industria transporturilor rutiere.** Având în vedere obiectivele europene ambițioase ale Pactului Verde European și ale pachetului „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55), care prevăd reducerea cu 55% a emisiilor UE până în 2030, presiunea asupra sectorului de transport este foarte mare.

În timp ce sprijinim prevederile Pachetului „Pregătiți pentru 55” (Fit for 55) privind dezvoltarea de stații de reîncărcare electrice (prevăzute și în PNRR) pentru vehiculele comerciale ușoare destinate transportului urban și inter-urban, precizăm că vehiculele electrice nu sunt însă o soluție viabilă din punct de vedere economic pentru transportul rutier pe distanțe lungi. Echivalentul energetic al unui rezervor de motorină de 1200 l - uzual pentru transportul rutier pe distanțe lungi, este dat de 24 tone de baterii - ceea ce reprezintă sarcina utilă pentru un camion standard în UE, conform tehnologiilor actuale. La acest moment, singura soluție fezabilă pentru transportatorii rutieri sunt vehiculele pe gaz natural comprimat (COMPRESSED NATURAL GAS - GNC) sau gaz natural lichefiat (LIQUIFIED NATURAL GAS - GNL) care este diferit de GPL - Gaz Petrolier Lichefiat (LPG-liquefied petroleum gas). <https://ngvromania.ro/diferente-GNC-gpl/>

De asemenea, cu toate că Hidrogenul este viitoarea soluție pentru transportul rutier de marfă pe distanțe lungi, precizăm că astăzi nu este disponibil niciun camion pe hidrogen la vânzare - sunt proiecte pentru viitor, iar oricum costurile sunt de 3 ori mai mari decât pentru un camion tradițional. În acest context, camioanele pe GNC /GNL sunt un prim pas către tranziția verde în industria transporturilor rutiere. Sistemele de alimentare cu gaz natural comprimat/lichefiat sunt compatibile pentru conversia ulterioară la hidrogen (“hydrogen ready”).

Reamintim că Franța și Germania oferă de mult timp subvenții transportatorilor din aceste țări pentru achiziționarea de camioane GNC /GNL , prin programe de subvenționare a achiziției de camioane GNC /GNL acoperind până la 40% din costul vehiculului (Germania), prin exceptarea vehiculelor GNC /GNL de la plata taxelor de drum și prin instituirea unui nou bonus ecologic la achiziția de vehicule ecologice sau pentru finanțarea prin leasing operațional a vehiculelor grele electrice și a celor care funcționează pe bază de hidrogen (Franța).

Precizăm că 6 din cei 7 producători de camioane europeni au modele disponibile pe gaz natural - Mercedes Actros NGT, Scania GNC cu motor alimentat cu gaz OC13 , Iveco S-Way Natural Power, Man GNC , Volvo FE GNC , camion Renault D-Wide GNC . Catalogul vehiculelor pe GNC /GNL disponibile în Europa este prezentat aici: <https://www.ngva.eu/medias/vehicule-catalogue-2019/>

Avantaje GNC – principalele argumente în favoarea utilizării gazului natural pentru vehicule (GNC +GNL) conform NGV România <https://ngvromania.ro/avantaje-cng/>

-Gazul natural este singurul combustibil abundent, ecologic, viabil din punct de vedere economic, cu infrastructură necesară furnizării flotei mondiale de automobile în următorii 40 de ani  
-Motoarele pe GNC produc 25% mai puțin dioxid de carbon decât benzina și cu 35% mai puțin decât motorina.

- Biogazul (metanul din descompunerea materiei organice) transformă gazul natural într-un combustibil regenerabil care poate fi produs în întreaga lume. Producția de biogaz din produse agricole este de patru ori mai mare pe hectar decât biocombustibilii lichizi;

- Gazul natural respectă cele mai stricte standarde de mediu cerute de guverne și de agențiile de reglementare. Este combustibilul folosit pe scară largă cu cele mai scăzute niveluri de contaminare;

- Acesta asigură tehnologia necesară pentru folosirea ca și combustibil a hidrogenului (promisiunea imediată în ceea ce privește combustibilii nepoluante, care nu este încă disponibilă pe scară largă), având în vedere structura moleculară a gazului natural și logistica necesară pentru punerea sa în aplicare.

UNTRR solicită ca **propunere de regulament privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi să includă soluții viabile de decarbonizare a transporturilor rutiere din România, respectiv:**

- Necesitatea includerii GNC/GNL (inclusiv GNC/GNL regenerabil) și a biocombustibililor regenerabili în infrastructura combustibililor alternativi care trebuie dezvoltată de România. Combustibilii durabili și regenerabili, inclusiv biocombustibilii regenerabili, GNC/GNL regenerabil, reprezintă o alternativă viabilă pentru perioada de tranziție, având în vedere că la acest moment nu sunt încă disponibile vehicule grele cu zero emisii și nici infrastructura necesară. Vehiculele GNC /GNL și infrastructura GNC /GNL sunt soluții disponibile pe piață acum, dovedind că reduc emisiile de GES și pot fi utilizate pentru transportul pe distanțe lungi.  
Sectorul transportului rutier comercial se bazează în continuare pe motorină, 96,5% din toate camioanele nou-înmatriculate în 2020 în UE funcționând cu motorină, 2,9% funcționând cu combustibili alternativi (gaze naturale, GPL, biocombustibili și etanol) și 0,4% dintre camioane funcționează cu energie electrică.
- Alocarea de finanțare europeană pentru dezvoltarea Infrastructurii GNL pentru vehiculele de transport rutier în România, conform cerințelor art.8 al prezentei propuneri de regulament, prin care *Statele membre se asigură că, până la 1 ianuarie 2025, un număr corespunzător de puncte de realimentare cu GNL accesibile publicului este instalat, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T existente, pentru a permite autovehiculelor grele care funcționează cu GNL să circule în întreaga Uniune.*
- Asigurarea faptului că infrastructura pentru combustibili fosili lichefiați și biogaz rămâne în vigoare, chiar dacă se preconizează că numărul de vehicule de transport de marfă cu motor cu ardere va scădea în următoarele decenii. Acest lucru va garanta alimentarea cu combustibil a acelor vehicule care nu vor fi electrificate până în 2030 și ulterior.
- Dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare electrică a vehiculelor ușoare pe nodurile urbane, având în vedere faptul că tehnologia este deja disponibilă pentru operațiunile de transport urban și regional. UE oferă fonduri pentru construirea infrastructurii pentru combustibili alternativi în cadrul finanțării CEF, precum și în cadrul programului Next Generation (PNRR prevede finanțare pentru infrastructura de reîncărcare electrică, ar trebui ca aceasta să includă și stații pentru alimentarea vehiculelor comerciale ușoare)
- Implementarea sincronizată a prezentului regulament cu cadrul UE de impozitare a energiei și includerea transportului rutier în Sistemul de comercializare a emisiilor (ETS) este esențială pentru a permite companiilor comerciale de transport rutier să treacă la utilizarea combustibililor alternativi. Cu toate acestea, nu ar trebui să fie penalizate fiscal companiile pentru care tehnologiile de combustibil alternativ nu sunt disponibile pe segmentele lor de piață.

În sprijinul solicitărilor noastre, vă stăm la dispoziție pentru orice informații suplimentare.

Cu deosebită considerație,

**SECRETAR GENERAL**  
**Radu DINESCU**

