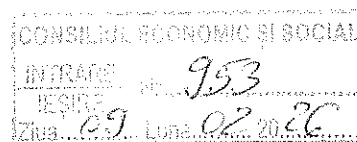


NOTĂ DE FUNDAMENTARE



Secțiunea 1 Titlul prezentului act normativ

ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE

Secțiunea a 2 - a Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ

Inițiativa Secretariatului General al Guvernului prin Departamentul pentru dezvoltare durabilă, având în vedere Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi ca urmare a necesității asigurării unui mecanism care să poată contribui la asigurarea eficiență și conformă a cadrului normativ necesar implementării acestuia.

2.2 Descrierea situației actuale

În prezent, în România, cadrul național de reglementare creat în scopul sprijinirii dezvoltării infrastructurii necesare pentru combustibili alternativi, inclusiv hidrogen, biocombustibilii și electricitate, printr-o serie de măsuri legislative și fiscale menite să încurajeze investițiile și să faciliteze tranziția energetică, este asigurat prin Legea nr.34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi care a transpus Directiva 2014/94/UE.

Legea nr. 34/2017 a fost adoptată într-un moment crucial pentru România, în contextul necesității de a alinia politicile energetice naționale cu obiectivele europene de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de promovare a surselor de energie sustenabile, reprezentând un pas important către crearea unei infrastructuri naționale pentru combustibili alternativi.

Directiva 2014/94/UE care a stat la baza construcției de ansamblu a Legii nr. 34/2017 a fost abrogată prin Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13

septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, astfel încât, actualul cadru legislativ a devenit insuficient și perimat în fața noilor cerințe stabilite de Regulamentul (UE) 2023/1804 care introduce standarde și cerințe mult mai ambițioase și detaliate, impunând statelor membre să adopte măsuri stricte și coerente pentru a asigura o tranziție rapidă și eficientă către surse de energie alternative și o infrastructură adecvată.

Regulamentul (UE) 2023/1804 introduce standarde și cerințe tehnice imperative pentru facilitarea tranziției către utilizarea combustibililor alternativi în întreaga Uniune Europeană. În acest context, este vital să se examineze compatibilitatea legislației naționale existente cu aceste noi cerințe și să se identifice posibilele incompatibilități tehnice și juridice. Armonizarea cadrului legislativ național cu cel european este esențială pentru ca România să poată accesa oportunitățile de finanțare și sprijin tehnic oferite de Uniunea Europeană și pentru a evita eventualele sancțiuni în caz de neconformitate.

Regulamentul (UE) 2023/1804 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și abrogarea Directivei 2014/94/UE este un document legislativ esențial care reconfirmă eforturile Uniunii Europene de a accelera tranziția către surse de energie mai curate și mai sustenabile, marcând o etapă importantă în consolidarea politicilor UE pentru atingerea neutralității climatice până în 2050, prin stabilirea unor cerințe obligatorii pentru dezvoltarea infrastructurii necesare alimentării cu combustibili alternativi, cum ar fi hidrogenul, biocombustibilii și electricitatea.

Obiectivul principal al regulamentului este de a crea un cadru coerent și unitar la nivel european, care să permită statelor membre să dezvolte infrastructuri capabile să susțină tranziția către o mobilitate sustenabilă. În acest sens, regulamentul stabilește obiective naționale obligatorii și norme tehnice comune, asigurând astfel un standard minim de infrastructură accesibilă publicului în toate statele membre ale Uniunii Europene.

Regulamentul (UE) 2023/1804 acoperă o serie de domenii critice pentru dezvoltarea infrastructurii necesare în sectorul transporturilor, stabilind obiective naționale obligatorii, specificații tehnice comune statelor membre UE și instrucțiuni pentru crearea cadrelor naționale de politică.

- **Obiective naționale obligatorii:** Statele membre sunt obligate să instaleze o infrastructură suficientă pentru alimentarea cu combustibili alternativi, asigurând accesibilitatea și disponibilitatea acesteia pentru vehicule rutiere, trenuri, nave și aeronave staționare. Aceste obiective sunt esențiale pentru a asigura o tranziție coordonată și echitabilă la nivel european.
- **Specificații tehnice și cerințe comune:** Regulamentul introduce specificații tehnice uniforme care vizează informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura destinată combustibililor alternativi. Aceste măsuri au rolul de a asigura interoperabilitatea și ușurința de utilizare a infrastructurii, indiferent de locația acesteia în UE.
- **Cadre naționale de politică:** Statele membre trebuie să adopte cadre naționale de politică, care să includă norme clare privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, în special acolo unde nu sunt stabilite obiective obligatorii la nivelul Uniunii.

Aceste cadre trebuie să fie supuse unei monitorizări continue, asigurându-se că progresul este evaluat și raportat corespunzător.

Astfel, analizând prevederile Regulamentului 2023/1804, adoptarea de urgență a prezentei ordonanțe este necesară având în vedere obligațiile României de a asigura un cadru de politică și de a lua măsurile necesare implementării Regulamentului care a început să fie aplicabil

începând cu luna aprilie 2024 și care prevede luarea unor măsuri de către operatorii economici începând cu anul 2024.

Neadoptarea în regim de urgență a acestui act ar putea duce la imposibilitatea implementării în termen a Regulamentului, inclusiv încălcarea obligațiilor României de a îndeplini obiectivele minime pentru instalarea de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi pentru vehiculele rutiere, trenuri, nave și aeronave staționare.

În absența unei reglementări imediate, există riscul ca instituțiile responsabile să nu poată adopta măsurile necesare în termenele impuse de Regulament.

Regulamentul (UE) 2023/1804 este structurat într-o manieră comprehensivă pentru a acoperi toate aspectele esențiale legate de dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în sectorul transporturi. Acesta nu stabilește doar cerințe tehnice și operaționale ci definește și un cadru strategic pentru implementarea și monitorizarea acestora.

Regulamentul introduce norme specifice pentru dezvoltarea infrastructurii destinate vehiculelor electrice, fie că sunt ușoare sau grele. Principalele domenii de reglementare includ:

a) Infrastructura pentru Vehiculele Electrice

- reîncărcarea vehiculelor electrice ușoare: stabilirea de obiective pentru instalarea de puncte de reîncărcare accesibile publicului, atât în zonele urbane cât și rurale, cu scopul de a asigura accesul la infrastructura de reîncărcare pentru toți utilizatorii. Regulamentul subliniază importanța amplasării punctelor de reîncărcare la distanțe rezonabile, astfel încât utilizatorii să aibă acces facil și constant la această infrastructură;

-reîncărcarea vehiculelor electrice grele: pentru camioanele și vehiculele de transport de mare tonaj, regulamentul prevede instalarea unor puncte de reîncărcare de înaltă putere, capabile să asigure timpi scurți de reîncărcare și o acoperire adecvată a rutelor de transport majore.

Obiectivele includ dezvoltarea infrastructurii în nodurile urbane, pe rutele de transport pe distanțe lungi și în centrele logistice.

b) Infrastructura pentru Realimentarea cu Hidrogen

Hidrogenul este considerat un combustibil cheie pentru atingerea obiectivelor de decarbonizare, în special în transportul rutier greu și în alte sectoare dificil de electrificat. Regulamentul detaliază cerințele privind:

- stațiile de realimentare cu hidrogen: stabilirea unei rețele extinse de stații de realimentare cu hidrogen, situate strategic de-a lungul rețelei rutiere transeuropene (TEN-T), pentru a asigura continuitatea transportului rutier de marfă și de persoane. Regulamentul impune ca aceste stații să fie amplasate la o distanță de maximum 150 km una de alta, asigurând astfel o acoperire completă și facilitând utilizarea vehiculelor pe hidrogen.

c) Infrastructura pentru Metan Lichefiat (LNG)

Metanul lichefiat (LNG) continuă să joace un rol important în transportul maritim și în sectorul transporturilor grele pe distanțe lungi. Regulamentul abordează:

- realimentarea vehiculelor de transport rutier cu LNG: dezvoltarea unei infrastructuri care să permită realimentarea vehiculelor grele cu LNG, în special în zonele portuare și pe rutele de transport major.

Aceasta presupune cerințe tehnice și de siguranță pentru stațiile de realimentare, menite să asigure conformitatea cu standardele internaționale.

- aprovizionarea cu LNG în porturi: Regulamentul prevede instalarea infrastructurii necesare pentru aprovizionarea cu LNG în porturile maritime și interioare, având în vedere cerințele specifice ale fiecărui tip de port și tipurile de nave care le utilizează.

Aceste măsuri sunt esențiale pentru reducerea emisiilor de CO₂ și pentru promovarea unei navigații mai sustenabile.

d) Alimentarea cu Energie Electrică în porturi și aeroporturi

Regulamentul recunoaște importanța alimentării cu energie electrică a navelor staționate în porturi și a aeronavelor la sol, pentru a reduce emisiile și poluarea în zonele respective, tratând aspecte precum:

- alimentarea navelor cu energie electrică de la mal: în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării aerului în porturi, Regulamentul impune instalarea infrastructurii pentru alimentarea cu energie electrică de la mal, reducând astfel necesitatea utilizării generatoarelor pe combustibil fosil de către navele staționate;

- alimentarea aeronavelor staționare: pentru a reduce emisiile și poluarea sonoră în aeroporturi, Regulamentul prevede instalarea de infrastructuri pentru alimentarea aeronavelor staționare cu energie electrică, minimizând astfel utilizarea motoarelor auxiliare ale aeronavelor pe timpul staționării la sol.

e) Infrastructura Feroviară

Deși majoritatea rețelelor feroviare europene sunt electrificate, există încă segmente care necesită utilizarea de combustibili alternativi pentru a reduce emisiile. Articolul 13 al Regulamentului se concentrează pe:

- tehnologii alternative pentru sectorul feroviar: dezvoltarea și implementarea de tehnologii alternative pentru alimentarea trenurilor neelectrificate, inclusiv trenuri cu baterii și aplicații pe bază de hidrogen. Aceste măsuri sunt esențiale pentru reducerea amprente de carbon a transportului feroviar și pentru atingerea obiectivelor de neutralitate climatică.

În ceea ce privește Cadrele Naționale de Politică și Evaluarea Impactului, Regulamentul stabilește faptul că, fiecare stat membru al Uniunii Europene este responsabil pentru dezvoltarea și implementarea propriilor cadre naționale de politică, menite să asigure atingerea obiectivelor stabilite de regulament. Aceste cadre trebuie să includă:

- analiza situației existente - o evaluare cuprinzătoare a infrastructurii actuale pentru combustibili alternativi, identificarea lacunelor și stabilirea unor ținte realiste și ambițioase pentru viitor;

- planuri și măsuri de implementare- detalierea politicilor și măsurilor necesare pentru atingerea obiectivelor naționale, inclusiv stimulente pentru investiții, parteneriate public-private și măsuri de sprijin pentru sectorul privat;

- evaluarea impactului- o monitorizare continuă a progreselor și a impactului măsurilor implementate, cu scopul de a ajusta și optimiza politicile naționale în funcție de realitățile economice și tehnologice.

Aceste cadre naționale sunt esențiale pentru coordonarea eforturilor la nivel european și pentru asigurarea unei tranziții eficiente și echitabile către utilizarea pe scară largă a combustibililor alternativi.

Regulamentul (UE) 2023/1804 subliniază importanța monitorizării continue și a raportării detaliate pentru a asigura implementarea eficientă a infrastructurii pentru combustibili alternativi. Monitorizarea progreselor și raportarea națională reprezintă mecanisme esențiale prin care Comisia Europeană poate evalua conformitatea statelor membre cu cerințele Regulamentului și poate oferi îndrumări suplimentare, acolo unde este necesar.

Fiecare stat membru are obligația de a raporta Comisiei Europene progresele realizate în punerea în aplicare a cadrului național de politică. Conform Regulamentului, primul raport trebuie prezentat până la 31 decembrie 2027, iar ulterior, rapoartele trebuie transmise o dată la doi ani. Aceste rapoarte trebuie să includă:

- **evaluarea progresului:** o descriere detaliată a stadiului actual al dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv date concrete privind numărul și capacitatea punctelor de reîncărcare și realimentare instalate;
- **analiza contribuției la sistemul energetic:** evaluarea modului în care infrastructura instalată contribuie la flexibilitatea și stabilitatea sistemului energetic național, precum și la creșterea utilizării energiei regenerabile. Această evaluare este crucială pentru integrarea vehiculelor electrice și a altor tehnologii alternative în rețeaua electrică;
- **măsuri corective:** în cazul în care un stat membru întâmpină dificultăți în atingerea obiectivelor stabilite, raportul trebuie să includă o descriere a măsurilor corective adoptate sau propuse pentru a îmbunătăți situația. Aceste măsuri sunt esențiale pentru a asigura că toate statele membre contribuie la atingerea obiectivelor comune ale Uniunii Europene.

Pentru a funcționa eficient, monitorizarea progreselor depinde în mare măsură de calitatea și accesibilitatea datelor furnizate de statele membre. Regulamentul subliniază necesitatea ca datele să fie:

- **precise și actualizate:** datele referitoare la localizarea, capacitatea și utilizarea punctelor de reîncărcare și realimentare trebuie să fie precise și actualizate în timp real. Aceste informații sunt cruciale pentru a permite utilizatorilor finali să ia decizii informate și pentru a asigura un management eficient al rețelei;
- **accesibile publicului:** datele trebuie să fie disponibile într-un format digital, ușor de accesat și de interpretat de către utilizatorii finali, operatori și autorități publice. Această accesibilitate contribuie la crearea unei piețe transparente și competitive pentru serviciile de reîncărcare și realimentare;
- **standardizate:** pentru a asigura interoperabilitatea la nivel european, datele trebuie să fie standardizate în conformitate cu specificațiile tehnice comune stabilite de regulament. Acest lucru facilitează schimbul de informații între statele membre și asigură coerența în implementarea infrastructurii.

Anexa II a Regulamentului (UE) 2023/1804 detaliază specificațiile tehnice comune care trebuie respectate de statele membre în dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste specificații acoperă o gamă largă de aspecte tehnice, esențiale pentru asigurarea interoperabilității și a performanței infrastructurii la nivel european. Printre acestea se numără:

- **furnizarea de energie electrică pentru transportul rutier:** specificațiile privind furnizarea de energie electrică sunt esențiale pentru a asigura compatibilitatea între punctele de reîncărcare și vehiculele electrice, indiferent de locul în care acestea sunt utilizate în Uniunea Europeană;
- **schimbul de comunicații:** Regulamentul impune standarde stricte pentru schimbul de date și comunicații între vehiculele electrice și punctele de reîncărcare, precum și între punctele de reîncărcare și sistemele de gestionare. Aceste standarde sunt esențiale pentru implementarea reîncărcării inteligente și pentru integrarea vehiculelor electrice în rețelele de energie;
- **furnizarea hidrogenului și metanului:** specificațiile tehnice pentru infrastructura de furnizare a hidrogenului și metanului sunt detaliate în anexa regulamentului, acoperind aspecte legate de siguranță, performanță și compatibilitate. Aceste măsuri sunt cruciale pentru a asigura utilizarea sigură și eficientă a acestor combustibili alternativi în transportul rutier și maritim.

Pentru a sprijini implementarea specificațiilor tehnice comune, Comisia Europeană poate solicita organizațiilor europene de standardizare să elaboreze standarde suplimentare. Aceste standarde sunt menite să abordeze domenii în care specificațiile existente nu sunt suficient de detaliate sau unde apar noi tehnologii care necesită reglementări suplimentare. Standardizarea joacă un rol esențial în:

- **asigurarea coerenței:** standardele asigură coerența între diferitele componente ale infrastructurii pentru combustibili alternativi, facilitând interoperabilitatea și ușurința de utilizare pentru consumatori și operatori.

Având în vedere digitalizarea tot mai extinsă a infrastructurii de reîncărcare și realimentare, standardele trebuie să asigure cel mai înalt nivel de securitate cibernetică pentru a proteja datele utilizatorilor și a preveni accesul neautorizat. Pe măsură ce tehnologiile evoluează, standardele trebuie să fie actualizate pentru a include noi inovații, cum ar fi hidrogenul lichid sau alți combustibili alternativi emergenți.

Acest proces de actualizare continuă este crucial pentru menținerea relevanței și eficienței infrastructurii.

Digitalizarea joacă un rol fundamental în realizarea obiectivelor stabilite de Regulamentul (UE) 2023/1804, contribuind la eficiența, transparența și interoperabilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Într-o economie din ce în ce mai digitalizată, este esențial ca infrastructura să fie conectată și capabilă să comunice în timp real, facilitând atât utilizarea de către consumatori, cât și gestionarea eficientă de către operatori.

Un aspect esențial al digitalizării infrastructurii îl reprezintă dezvoltarea punctelor de reîncărcare conectate digital. Acestea sunt puncte care pot trimite și primi informații în timp real, pot comunica bidirecțional cu rețeaua de energie electrică și vehiculul electric, și care pot fi monitorizate și controlate de la distanță. Aceste funcționalități permit:

- **reîncărcarea inteligentă:** ajustarea în timp real a intensității energiei electrice furnizate către baterie, în funcție de cererea de energie din rețea și de preferințele utilizatorului. Aceasta nu doar că optimizează utilizarea energiei, dar reduce și costurile pentru utilizatori, permițându-le să reîncarce vehiculele în momentele în care prețul energiei este mai scăzut;

- **reîncărcarea bidirecțională:** permite vehiculelor electrice să acționeze ca unități de stocare a energiei, eliberând energie înapoi în rețea în momente de cerere maximă. Aceasta contribuie la stabilitatea rețelei și la o utilizare mai eficientă a surselor de energie regenerabilă;

- **monitorizarea și gestionarea de la distanță:** operatorii pot monitoriza în timp real performanța punctelor de reîncărcare, pot identifica problemele și pot ajusta setările pentru a maximiza eficiența și durabilitatea echipamentelor.

Pentru a asigura o experiență fluidă și fără obstacole pentru utilizatorii finali, Regulamentul subliniază importanța interoperabilității între diferiți furnizori de servicii de reîncărcare. Aceasta include:

- **servicii de roaming:** capacitatea utilizatorilor de a accesa servicii de reîncărcare la nivelul întregii Uniuni Europene, indiferent de furnizorul de servicii sau de locație. Acest lucru este esențial pentru a asigura mobilitatea fără bariere pentru cetățenii europeni, fie că se află într-o țară de origine sau călătoresc în alte state membre;

- **sisteme de plată integrate:** posibilitatea utilizatorilor de a plăti pentru serviciile de reîncărcare utilizând metode de plată electronice acceptate pe scară largă, cum ar fi cardurile de credit sau portofelele electronice. Regulamentul impune ca aceste metode de plată să fie disponibile la toate punctele de reîncărcare accesibile publicului;

- **schimbul de informații:** sistemele de reîncărcare trebuie să fie capabile să comunice între ele și cu platformele de gestionare a serviciilor de mobilitate, asigurând un flux continuu de informații privind disponibilitatea, tarifele și statusul punctelor de reîncărcare.

Odată cu creșterea digitalizării și a conectivității, securitatea cibernetică și protecția datelor devin priorități critice. Regulamentul (UE) 2023/1804 subliniază necesitatea implementării unor măsuri stricte pentru a asigura:

- **protecția datelor utilizatorilor:** datele personale și financiare ale utilizatorilor finali trebuie să fie protejate în conformitate cu standardele europene de protecție a datelor, prevenind accesul neautorizat și utilizarea abuzivă a acestora;

- **securitatea cibernetică:** infrastructura digitalizată trebuie să fie protejată împotriva atacurilor cibernetice care ar putea compromite funcționarea rețelei de reîncărcare sau care ar putea duce la pierderi de date. Aceasta include utilizarea de protocoale de criptare, autentificare și monitorizare continuă a rețelei pentru detectarea și prevenirea amenințărilor;

- **certificarea și auditul:** Regulamentul prevede că toate componentele critice ale infrastructurii de reîncărcare trebuie să fie supuse unor procese de certificare și audit pentru a verifica conformitatea cu standardele de securitate cibernetică și protecție a datelor.

Regulamentul (UE) 2023/1804 este conceput nu doar pentru a aborda tehnologiile existente, dar și pentru a sprijini dezvoltarea și implementarea de noi tehnologii în sectorul combustibililor alternativi. Această orientare este crucială pentru a permite Uniunii Europene să atingă obiectivele de decarbonizare și tranziție către o economie verde. Inovațiile tehnologice, cum ar fi hidrogenul lichid, joacă un rol esențial în atingerea acestor obiective, iar regulamentul prevede măsuri specifice pentru a stimula cercetarea și dezvoltarea în acest domeniu.

Hidrogenul lichid reprezintă una dintre cele mai promițătoare tehnologii emergente pentru transportul pe distanțe lungi și pentru industriile cu consum intensiv de energie, utilizarea sa în transporturi contribuind semnificativ la reducerea emisiilor de carbon, oferind o alternativă viabilă la combustibilii fosili tradiționali. Regulamentul (UE) 2023/1804 prevede măsuri detaliate pentru:

- **realimentarea cu hidrogen lichid:** crearea și dezvoltarea unei infrastructuri de realimentare cu hidrogen lichid este esențială pentru a susține adoptarea pe scară largă a acestei tehnologii. Stațiile de realimentare trebuie să respecte standarde tehnice stricte care asigură siguranța și compatibilitatea cu vehiculele destinate transportului pe distanțe lungi;

- **siguranța și standardizarea:** hidrogenul lichid prezintă provocări specifice legate de stocare și manipulare, motiv pentru care regulamentul impune standarde stricte pentru siguranță. Acestea includ măsuri de prevenire a scurgerilor, gestionarea temperaturilor extrem de scăzute necesare pentru lichefierea hidrogenului și asigurarea compatibilității echipamentelor;

- **promovarea inovației:** Sprijinirea inițiativelor de cercetare și dezvoltare este vitală pentru a îmbunătăți eficiența tehnologică și pentru a reduce costurile asociate cu producția și distribuția hidrogenului lichid. Această orientare include atât stimulente financiare, cât și colaborări între instituțiile de cercetare, industria privată și guverne.

Regulamentul (UE) 2023/1804 subliniază importanța ca statele membre să își adapteze politicile naționale pentru a integra noile tehnologii, asigurând astfel o tranziție coordonată și eficientă la nivel european. În acest sens, statele membre trebuie să:

- **să dezvolte cadre de reglementare flexibile:** politicile naționale trebuie să fie suficient de flexibile pentru a permite integrarea rapidă a inovațiilor tehnologice. Acest lucru implică adaptarea legislației naționale și a normelor tehnice pentru a ține pasul cu evoluțiile tehnologice;

- **să promoveze colaborarea intersectorială:** integrarea eficientă a noilor tehnologii necesită o colaborare strânsă între diferite sectoare industriale, inclusiv transport, energie, și cercetare-dezvoltare. Guvernele naționale trebuie să încurajeze aceste sinergii, facilitând dialogul și cooperarea între părțile interesate;

- **să asigure sprijin financiar și stimulente:** statele membre trebuie să ofere sprijin financiar sub formă de subvenții, scutiri de taxe sau alte forme de stimulente pentru a încuraja adoptarea noilor tehnologii de către industria privată și consumatori. De asemenea, este esențial să fie disponibile programe de finanțare pentru cercetare și dezvoltare, care să susțină inovațiile în domeniul combustibililor alternativi.

În conformitate cu articolul 26, prevederile Regulamentului sunt obligatorii și se aplică direct în toate statele membre începând cu 13 aprilie 2024, obligația de a crea un cadru legislativ definitiv și de a implementa măsuri și politici specifice pentru a respecta reglementările impuse fiind 31 decembrie 2025, cu obligația fiecărui stat membru de a pregăti și de a transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor până la 31 decembrie 2024.

În acest sens, de la publicarea Regulamentului și până în prezent, instituțiile implicate s-au întâlnit în cadrul CCDPCA pentru a întreprinde toate măsurile necesare și pentru a se asigura că dispozițiile Regulamentului (UE) 2023/1804 vor fi puse în aplicare, inclusiv prin stabilirea unor sancțiuni eficace și proporționale în cazul încălcării acestora.

Începând cu luna martie 2024, toate întâlnirile din cadrul CC DPCA au fost coordonate de către Departamentul pentru Dezvoltare Durabilă (DDD), modul de implementare a politicilor necesare pentru integrarea principiilor de sustenabilitate în toate sectoarele economiei naționale fiind stabilite de comun acord cu toate instituțiile administrației publice implicate.

Unul dintre obiectivele principale ale Regulamentului (UE) 2023/1804 este contribuția sa la atingerea obiectivelor de dezvoltare durabilă, în special a celor legate de reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Acest impact este deosebit de important în contextul angajamentelor Uniunii Europene de a atinge neutralitatea climatică până în 2050, în conformitate cu Pactul Verde European.

Implementarea Regulamentului are ca efect reduceri semnificative ale emisiilor de CO2 prin:

- **dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi:** prin promovarea combustibililor cu emisii reduse sau zero, precum hidrogenul, biocombustibilii și energia electrică din surse regenerabile, regulamentul contribuie direct la scăderea emisiilor de carbon în transporturi;

- **integrarea energiei regenerabile:** încurajarea utilizării surselor regenerabile de energie pentru reîncărcarea vehiculelor electrice și producerea de hidrogen ajută la reducerea amprentei de carbon a sectorului transporturilor, asigurând în același timp sustenabilitatea pe termen lung;

- **tranziția către mobilitatea electrică și pe hidrogen:** Regulamentul susține adoptarea vehiculelor electrice și pe bază de hidrogen, care au un impact semnificativ mai mic asupra mediului în comparație cu vehiculele convenționale pe bază de combustibili fosili. Acest lucru este esențial pentru atingerea obiectivelor de reducere a emisiilor stabilite la nivel european. Implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi este un proces complex, care implică atât provocări semnificative, cât și oportunități importante pentru statele membre ale Uniunii Europene. Acestea pot varia în funcție de contextul național, de infrastructura existentă și de capacitatea de adaptare la noile cerințe impuse de regulament.

Pe lângă provocările pe care le ridică, implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 oferă și numeroase oportunități pentru statele membre și pentru Uniunea Europeană în ansamblu:

- **tranziția către o economie verde:** implementarea Regulamentului este un pas major către atingerea obiectivelor climatice ale Uniunii Europene și către tranziția către o economie verde. Aceasta oferă oportunitatea de a reduce dependența de combustibilii fosili și de a promova surse de energie mai curate și mai sustenabile;

- **stimularea inovării:** Regulamentul creează un cadru care stimulează inovarea tehnologică și dezvoltarea de noi soluții pentru combustibili alternativi. Acest lucru poate conduce la crearea de noi industrii și la creșterea competitivității Europei pe scena globală;

- **crearea de locuri de muncă:** dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi va genera locuri de muncă în numeroase sectoare, inclusiv construcții, tehnologie, cercetare și dezvoltare. Acest lucru poate contribui la revitalizarea economiilor locale și la creșterea oportunităților de angajare;

- **îmbunătățirea calității vieții:** reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării aerului va avea un impact pozitiv asupra sănătății publice și asupra calității vieții în zonele urbane și industriale. Aceasta reprezintă o oportunitate de a crea un mediu mai sănătos și mai sustenabil pentru cetățenii europeni;

- **cooperare internațională:** implementarea Regulamentului poate stimula cooperarea internațională în domeniul energiei și al transporturilor. Parteneriatele între statele membre și cu alte regiuni ale lumii pot facilita schimbul de bune practici și tehnologie, accelerând astfel tranziția globală către surse de energie mai curate.

Pentru a depăși provocările și a valorifica pe deplin oportunitățile oferite de Regulamentul (UE) 2023/1804, statele membre trebuie să adopte strategii clare și eficiente. Printre acestea se numără:

- **planificare și alocare strategică a resurselor:** este esențial ca statele membre să elaboreze planuri naționale detaliate pentru implementarea regulamentului, care să includă obiective clare, termene precise și resursele necesare pentru atingerea acestora. Planificarea strategică trebuie să ia în considerare atât nevoile actuale, cât și dezvoltările tehnologice viitoare;

- **colaborare intersectorială și public-privată:** colaborarea între diferite sectoare economice și între sectorul public și cel privat este crucială pentru succesul implementării regulamentului. Aceasta poate include parteneriate public-private, alianțe strategice și colaborări internaționale;

- **educație și conștientizare:** informarea și educarea publicului cu privire la beneficiile și utilizarea noilor tehnologii de combustibili alternativi sunt esențiale pentru a asigura acceptarea pe scară largă și adoptarea acestor tehnologii. Campaniile de conștientizare și programele de formare pot juca un rol important în acest sens;

- **investiții în cercetare și dezvoltare:** susținerea cercetării și dezvoltării este esențială pentru a stimula inovația și pentru a dezvolta soluții tehnologice eficiente și durabile. Investițiile în R&D pot accelera progresul în domeniul combustibililor alternativi și pot asigura competitivitatea Europei la nivel global;

- **îmbunătățirea cadrului legislativ și de reglementare:** Statele membre trebuie să își ajusteze cadrele legislative și de reglementare pentru a facilita implementarea regulamentului și pentru a elimina eventualele bariere administrative sau birocratice. Aceasta poate include simplificarea procedurilor de autorizare și stimulente fiscale pentru investiții în infrastructură.

Implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 reprezintă o piatră de temelie în eforturile Uniunii Europene de a aborda schimbările climatice și de a tranzitiona către o economie verde și sustenabilă. Acest Regulament nu doar că setează cadrul pentru dezvoltarea infrastructurii necesare combustibililor alternativi, dar creează și oportunități pentru inovare, cooperare și creștere economică durabilă.

Pe termen lung, implementarea cu succes a Regulamentului (UE) 2023/1804 va avea un impact semnificativ în multiple domenii:

- **neutralitatea climatică:** Unul dintre principalele obiective ale Uniunii Europene este atingerea neutralității climatice până în 2050. Regulamentul contribuie direct la acest obiectiv prin promovarea combustibililor alternativi care reduc emisiile de gaze cu efect de seră. Utilizarea pe scară largă a combustibililor alternativi, cum ar fi hidrogenul și energia electrică din surse regenerabile, va diminua considerabil dependența de combustibilii fosili și va conduce la o scădere semnificativă a emisiilor de CO₂;

- **dezvoltarea unei economii circulare:** Prin încurajarea utilizării resurselor regenerabile și a tehnologiilor sustenabile, regulamentul sprijină tranziția către o economie circulară; Aceasta implică nu doar utilizarea eficientă a resurselor, ci și crearea de noi oportunități economice prin reciclare, reutilizare și reducerea deșeurilor;

- **consolidarea leadership-ului european:** Uniunea Europeană se află în fruntea eforturilor globale de combatere a schimbărilor climatice. Implementarea cu succes a acestui regulament va întări poziția Europei ca lider în politicile climatice și tehnologii verzi, oferind un model de urmat pentru alte regiuni ale lumii. Această poziție de lider va permite Uniunii să stabilească standarde internaționale și să influențeze politicile globale privind tranziția către surse de energie curate;

- **îmbunătățirea calității vieții:** Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării aerului va avea beneficii directe asupra sănătății publice și calității vieții cetățenilor europeni. Orașele și regiunile care adoptă infrastructura pentru combustibili alternativi vor deveni mai curate, mai sănătoase și mai rezistente în fața schimbărilor climatice;

- **creșterea economică sustenabilă:** implementarea Regulamentului va stimula crearea de locuri de muncă în sectoare inovatoare, precum și dezvoltarea de noi industrii legate de producția și distribuția de combustibili alternativi. Acest lucru va contribui la o creștere economică sustenabilă, care va fi mai puțin dependentă de fluctuațiile pieței de combustibili fosili și mai rezistentă la șocurile economice.

Legea nr. 34/2017 nu stabilește obiective naționale clare și obligatorii pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi, spre deosebire de Regulamentul 2023/1804, care impune standarde precise și termene limită pentru implementarea acestora.

Deși legea a adoptat inițial standarde europene, aceasta nu a prevăzut mecanisme de actualizare continuă a acestor standarde în funcție de evoluțiile tehnologice și reglementările europene ulterioare. Astfel, multe dintre prevederile sale sunt acum depășite, necorespunzând cerințelor tehnice și de siguranță ale Regulamentului 2023/1804.

Măsurile suport prevăzute în Legea nr. 34/2017, deși bine intenționate, sunt insuficiente pentru a susține un ritm accelerat de dezvoltare a infrastructurii necesare. În plus, lipsa unor stimulente coordonate și a unui cadru de finanțare integrat la nivel național a limitat impactul acestor măsuri.

Având în vedere incompatibilitățile tehnice și legislative dintre Legea nr. 34/2017 și Regulamentul (UE) 2023/1804, o simplă modificare a legii existente nu ar fi suficientă. Regulamentul european introduce un cadru mult mai complex și integrat care necesită o revizuire completă a legislației naționale. O abrogare a Legii nr. 34/2017 și înlocuirea acesteia cu un nou act normativ care să transpună integral prevederile Regulamentului 2023/1804 este esențială pentru a asigura conformitatea României cu cerințele europene și pentru a facilita tranziția către o economie verde.

Legea nr. 34/2017 a reprezentat un prim pas important pentru dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în România, dar contextul și cerințele au evoluat semnificativ de atunci. Regulamentul (UE) 2023/1804 introduce standarde și cerințe care depășesc cu mult cadrul oferit de această lege, evidențiind necesitatea unei noi legislații care să abordeze în mod eficient provocările și oportunitățile actuale.

O abordare radicală este necesară, implicând abrogarea Legii nr. 34/2017 și adoptarea unui nou act normativ care să fie pe deplin aliniat cu Regulamentul 2023/1804. Acest pas va permite României să rămână competitivă în tranziția energetică și să contribuie activ la atingerea obiectivelor de dezvoltare durabilă stabilite de Uniunea Europeană.

Implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi nu poate fi realizată izolat, ci trebuie să fie compatibilă și integrată cu alte politici și strategii internaționale și naționale. Acestea includ componente critice din strategiile de digitalizare, precum Sistemele Inteligente de Transport (ITS), SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition) și Punctele Naționale de Acces (PNA), precum și dezvoltarea stațiilor de alimentare mixte. Aceste politici și strategii sunt esențiale pentru a asigura o infrastructură eficientă și sustenabilă, favorizând tranziția către o economie verde și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

2.3 Schimbări preconizate

Agenda 2030 este primul document global adoptat de liderii mondiali care cuantifică, prin cele 169 de ținte stabilite pentru cele 17 obiective de dezvoltare durabilă (ODD), gradul de îndeplinire a angajamentelor asumate până în anul 2030. România, ca membră a comunității europene și internaționale, și-a asumat responsabilitatea de a implementa Strategia națională de dezvoltare durabilă 2030. Această strategie implică implementarea unor acțiuni cuprinzătoare în toate sferile de activitate, la toate nivelurile administrative și financiare, pentru a răspunde eficient provocărilor actuale și viitoare, pentru a contribui activ la acest efort comun.

Atingerea obiectivelor de dezvoltare durabilă este esențială pentru transformarea societății și economiei românești, însă aceasta depinde în mare măsură de calitatea și viteza de reacție a instituțiilor specializate, de gradul de tehnologizare și interconectare a acestora. Odată cu aprobarea Strategiei Naționale pentru Dezvoltarea Durabilă a României 2030, prin Hotărârea Guvernului nr. 877/2018, România a intrat într-un proces amplu și conștient de transformare, vizând toate domeniile de activitate.

Schimbările rapide și complexe provocate de tulburările mondiale, frământările politice interne și criza pandemică globală au accentuat nevoia de adaptare a strategiilor de dezvoltare durabilă. În acest context, președințiile Consiliului Uniunii Europene au subliniat în mod repetat că aceste provocări pot aduce și oportunități semnificative, care pot fi valorificate doar prin promovarea intereselor cetățenilor, întreprinderilor și societăților.

Evenimentele recente, precum războiul din Ucraina și criza geostrategică asociată, au determinat o reorientare a politicilor globale și naționale, subliniind importanța solidarității europene și euroatlantice. Aceste schimbări au impus nu doar o regândire a utilizării resurselor naturale și economice, dar și o redefinire a rolului instituțiilor publice, în vederea consolidării rezilienței și a tranziției verzi, obiective esențiale ale Agendei 2030.

În acest context global dinamic, tranziția către surse de energie sustenabile și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră reprezintă provocări majore pentru toate statele membre ale Uniunii Europene, inclusiv pentru România.

În Uniunea Europeană, tranziția către surse de energie sustenabile și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră au devenit priorități majore, susținute printr-un cadru legislativ robust, în care Regulamentul (UE) 2023/1804 joacă un rol central. Acest Regulament, care introduce modificări substanțiale față de prevederile anterioare, reglementează dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, incluzând hidrogenul, biocombustibilii, gazele naturale comprimate (GNC), gazele naturale lichefiate (GNL) și electricitatea. Schimbările substanțiale introduse de noul regulament au un impact critic asupra legislației naționale existente.

Noua legislație ar trebui să reflecte în mod adecvat schimbările majore în politicile energetice și să asigure o tranziție eficientă și coerentă către mobilitatea verde.

Odată cu intrarea în vigoare a Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii

alternativi și abrogarea Directivei 2014/94/UE, atribuțiile instituțiilor centrale precum și a instituțiilor aflate în coordonarea sau în subordinea acestora sunt foarte bine structurate și totodată extinse. Reglementările prevăzute de Regulamentul 2023/1804 presupun atribuții extinse în sarcina instituțiilor publice centrale, domeniile de reglementare fiind complexe - transporturi, energie, digitalizare și nu numai. Pentru funcționarea unei piețe competitive și deschise este esențial ca utilizatorii finali să ia decizii în cunoștință de cauză cu privire la sesiunile lor de reîncărcare și realimentare, inclusiv prin servicii de informare de foarte bună calitate concepute de actorii relevanți de pe piață. Acest fapt se realizează doar prin oferirea de informații suficiente cu privire la localizarea geografică, caracteristicile și serviciile oferite la punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi. Regulamentul abordează tipurile de date necesare pentru funcționarea unei piețe competitive și deschise, care ar trebui să fie disponibile în format digital și să poată fi citite automat. Aplicarea Regulamentului (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi este esențială pentru o implementare eficientă și conformă, coordonarea interinstituțională și clarificarea atribuțiilor fiecărei instituții implicate fiind vitale, iar cadrul legislativ specific trebuie să reflecte acest aspect. Asigurarea conformității cu normele de concurență și prevenirea monopolurilor în sectorul combustibililor alternativi, dezvoltarea infrastructurii pentru Sisteme Inteligente de Transport și pentru managementul eficient al transporturilor dar și accesibilitatea datelor, determină calitatea globală a unei infrastructuri pentru combustibili alternativi care să răspundă nevoilor utilizatorilor.

Experiențele din Germania, Franța, Spania și Italia evidențiază importanța colaborării între diferite instituții/agenții și ministere pentru a crea un cadru legislativ coerent, a simplifica procedurile administrative și a stimula investițiile.

Germania a reușit să implementeze infrastructura pentru combustibili alternativi printr-o serie de practici de succes, ce pot servi drept model pentru alte țări, inclusiv pentru țara noastră, instalând peste 90 de stații de alimentare cu hidrogen, integrate în rețeaua de transport națională. Aceste stații sunt amplasate strategic pentru a asigura accesul facil și eficient pentru utilizatori. Proiectele au fost finanțate atât de guvern, cât și de parteneri privați, demonstrând succesul colaborării public-private (Hydrogen Europe, 2021).

Germania oferă un exemplu de bună practică în implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, demonstrând importanța unui cadru legislativ clar, a colaborării public-privat și a unui sprijin financiar robust. Lecțiile învățate din experiența Germaniei pot fi adaptate și aplicate în România pentru a facilita tranziția către o economie verde și sustenabilă.

Franța reprezintă un alt exemplu de succes în implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, datorită unui cadru legislativ robust și a unui sistem eficient de suport financiar, reușind să dezvolte o rețea extinsă de stații de alimentare și să stimuleze utilizarea combustibililor alternativi prin politici clare și bine structurate, lansând Strategia Națională pentru Dezvoltarea Hidrogenului, care are scopul de a stimula producția și utilizarea hidrogenului verde și de origine regenerabilă. Strategia include obiective ambițioase de reducere a emisiilor și de creștere a capacității de producție a hidrogenului, contribuind la tranziția energetică a țării (Ministère de la Transition Écologique, 2021). Legea pentru Tranziția Energetică și Creșterea Verde (LTECV) stabilește cadrul pentru tranziția către energie verde, incluzând măsuri specifice pentru promovarea biocombustibililor și a altor combustibili alternativi, încurajând utilizarea surselor regenerabile și stabilește ținte clare pentru reducerea emisiilor, asigurând astfel un cadru legislativ coerent și ambițios (French Parliament, 2015).

Franța operează un registru electronic centralizat gestionat de Powernext, parte a EEX (European Energy Exchange). Acest sistem oferă un cadru robust pentru emiterea GOs, asigurând transparența și trasabilitatea energiei regenerabile, facilitând astfel integrarea surselor regenerabile în piața energetică (Powernext, 2021) și demonstrează o capacitate remarcabilă în implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, prin practici de succes.

Spania reprezintă un alt exemplu notabil în dezvoltarea și implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, datorită unui cadru legislativ bine definit și sprijinului financiar susținut. Spania a reușit să facă progrese semnificative în integrarea surselor regenerabile de energie și dezvoltarea infrastructurii necesare pentru utilizarea acestora, elaborând Planul Național Integrat de Energie și Climă 2021-2030, care stabilește obiective clare pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și creșterea ponderii surselor regenerabile în mixul energetic. Planul include măsuri specifice pentru promovarea utilizării biocombustibililor și a hidrogenului, asigurând astfel o tranziție coordonată către o economie verde (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, 2020). Totodată, a fost adoptată Legea privind Schimbările Climatice și Tranziția Energetică care definește cadrul pentru tranziția Spaniei către un model energetic sustenabil, incluzând obiective ambițioase pentru reducerea emisiilor și promovarea surselor regenerabile. Legea încurajează investițiile în infrastructura pentru combustibili alternativi și oferă stimulente pentru dezvoltatori, contribuind la crearea unei piețe dinamice pentru energiile verzi (Spanish Parliament, 2021). Spania operează un sistem eficient de Garanții de Origine pentru a certifica energia produsă din surse regenerabile, sistem care asigură transparența și trasabilitatea energiei regenerabile, facilitând astfel integrarea surselor regenerabile în infrastructura națională (CNMC, 2021).

Spania a dezvoltat mai multe stații de alimentare cu hidrogen, în special în regiunile strategice, pentru a sprijini utilizarea vehiculelor alimentate cu hidrogen. Proiectele sunt finanțate atât de guvern, cât și de parteneri privați, facilitând astfel o dezvoltare rapidă și sustenabilă a infrastructurii necesare (Hydrogen Europe, 2021).

Italia a dezvoltat o rețea de stații de alimentare cu hidrogen, amplasate strategic în regiunile industriale și urbane. Proiectele sunt finanțate atât de guvern cât și de parteneri privați, contribuind la integrarea eficientă a hidrogenului în infrastructura națională. Italia oferă un exemplu de bună practică în dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, datorită unui cadru legislativ bine definit, sprijinului financiar substanțial și colaborării eficiente între sectorul public și privat. Lecțiile învățate din experiența Italiei pot fi adaptate și aplicate în România pentru a facilita tranziția către o economie verde și sustenabilă.

Olanda oferă un exemplu de cum un cadru legislativ clar și bine structurat poate stimula investițiile și dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Legislația trebuie să fie predictibilă și să ofere stabilitate pentru investitori .

Austria, Danemarca și Suedia reprezintă alte exemple de bune practici în ceea ce privește tranziția către combustibili alternativi, în special hidrogen, etapa esențială pentru atingerea obiectivelor de sustenabilitate și reducerea emisiilor de carbon în diverse sectoare economice, demonstrând faptul că, implementarea hidrogenului în piețele de consum necesită o abordare strategică și integrată, bazată pe bune practici și exemple internaționale de succes.

Legea nr. 34/2017 nu stabilește obiective naționale clare și obligatorii pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi, spre deosebire de Regulamentul 2023/1804, care impune standarde precise și termene limită pentru implementarea acestora.

Deși legea a adoptat inițial standarde europene, aceasta nu a prevăzut mecanisme de actualizare continuă a acestor standarde în funcție de evoluțiile tehnologice și reglementările europene ulterioare. Astfel, multe dintre prevederile sale sunt acum depășite, necorespunzând cerințelor tehnice și de siguranță ale Regulamentului 2023/1804.

Măsurile de suport prevăzute în Legea nr. 34/2017, deși bine intenționate, sunt insuficiente pentru a susține un ritm accelerat de dezvoltare a infrastructurii necesare. În plus, lipsa unor stimulente coordonate și a unui cadru de finanțare integrat la nivel național a limitat impactul acestor măsuri.

Regulamentul (UE) 2023/1804 reprezintă un pas esențial pentru Uniunea Europeană în eforturile sale de a combate schimbările climatice și de a promova o economie verde și sustenabilă.

Implementarea sa va necesita angajament, inovație și cooperare la toate nivelurile, dar beneficiile pe termen lung pentru mediu, economie și calitatea vieții vor fi semnificative și de durată.

Având în vedere incompatibilitățile tehnice și legislative dintre Legea nr. 34/2017 și Regulamentul (UE) 2023/1804, este clar că o simplă modificare a legii existente nu ar fi suficientă. Regulamentul european introduce un cadru mult mai complex și integrat care necesită o revizuire completă a legislației naționale. O abrogare a Legii nr. 34/2017 și înlocuirea acesteia cu un nou act normativ care să transpună integral prevederile Regulamentului 2023/1804 este esențială pentru a asigura conformitatea României cu cerințele europene și pentru a facilita tranziția către o economie verde.

Totodată, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va realiza o evaluare a posibilității de a dezvolta tehnologii și sisteme de propulsie bazate pe combustibili alternativi (cum ar fi: trenuri alimentate cu hidrogen sau cu baterii), precum și eventualele nevoi în materie de infrastructură de reîncărcare și de realimentare, pentru tronsoanele feroviare care nu pot fi complet electrificate din motive tehnice sau de rentabilitate, în ceea ce privește infrastructura feroviară care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013.

Pentru considerentele expuse anterior, se impune cu necesitate abrogarea actualului cadru legislativ din România și crearea unui nou cadru normativ care să ofere posibilitatea angrenării tuturor factorilor implicați în efortul comun de tranziție către o economie cu emisii reduse de carbon.

Măsurile propuse prin prezentul proiect de act normativ asigură conformarea cu angajamentele asumate de România prin Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030 actualizat și notificat Comisiei Europene, care prevede în cadrul fișelor de politici și măsuri ținte în orizontul anului 2030, creșterea numărului de puncte de reîncărcare electrică, pentru vehicule rutiere cu emisii zero, precum și pentru instalarea de puncte de reîncărcare pentru vehicule rutiere pe hidrogen.

Reglementările propuse prin prezentul act normativ vor reduce presiunea asupra bugetului de stat, prin facilitarea accesului la fondurile europene și prin atragerea de capital privat pentru investiții. Această situație ar limita resursele disponibile pentru alte investiții critice, afectând astfel stabilitatea fiscală și capacitatea României de a îndeplini angajamentele europene.

Tranziția către un sistem de transport durabil în România este reglementată și susținută de un set complex de acte normative europene și naționale, corelate cu instrumente de finanțare precum AFIF (Alternative Fuels Infrastructure Facility), Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) și Fondul pentru Modernizare (FM). Acest cadru urmărește decarbonizarea sectorului transporturilor, digitalizarea și asigurarea interoperabilității la nivel european, venind în sprijinul realizării infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF) - face parte din CEF Transport și oferă sprijin pentru implementarea infrastructurii de combustibili alternativi, contribuind direct la atingerea obiectivelor AFIR și ale TEN-T.

Elemente-cheie:

- apeluri 2024–2026 cu buget de 1 miliard EUR;
- sprijin pentru: stații de încărcare electrică (vehicule ușoare și grele), hidrogen, infrastructură portuară și aeroportuară;
- necesită cofinanțare publică/privată și colaborare cu instituții financiare.

Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)

România a alocat transportului sustenabil o componentă esențială în cadrul PNRR:

- **Componenta 4 - Transport sustenabil:** modernizarea infrastructurii feroviare, electrificare, achiziție de material rulant ecologic;
- **Componenta 10 - Tranziție verde:** include infrastructura pentru combustibili alternativi și mobilitate urbană durabilă;
- Investiții corelate cu AFIR și cu obiectivele Pactului Verde European.

Fondul pentru Modernizare (FM)

FM este un mecanism de sprijin pentru statele membre cu PIB scăzut, finanțat din veniturile ETS, destinat accelerării tranziției energetice:

- susține proiecte de electrificare a transportului, stații de reîncărcare, hidrogen verde;
- acordă sprijin nerambursabil pentru proiecte mature din punct de vedere tehnic.

În România, fondul este gestionat de către Ministerul Energiei și AFM, cu apeluri recurente.

Reglementări naționale relevante:

- **Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, Programul Național de Transport 2021-2027** dar și strategiile și documentele suport precum **Strategia de dezvoltare durabilă a transporturilor (actualizată 2021)** și **Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)** includ priorități pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, interoperabilitate, siguranță rutieră și digitalizare, stabilind direcțiile de investiții la nivel municipal, cadrul legislativ pentru planificarea și finanțarea proiectelor de mobilitate urbană integrată și verde, oferind scheme de ajutor de stat pentru investiții în infrastructură intermodală și multimodală, în cadrul Programului Transport 2021-2027, dar și posibilități de finanțare pentru transport sustenabil prin FEDR și Fondul de Coeziune.

România dispune de un cadru legislativ solid și un portofoliu divers de surse de finanțare pentru dezvoltarea transporturilor durabile. Acestea sunt aliniate la obiectivele Pactului Verde European și reglementările AFIR, oferind oportunități concrete pentru dezvoltarea infrastructurii verzi și digitalizate. Interoperabilitatea, electrificarea, combustibilii alternativi și transportul multimodal sunt prioritățile-cheie ale următoarei perioade de programare.

În prezent, prin intermediul Mecanismului pentru Interconectarea Europei (CEF 2021-2027) - sectorul de transport, în cadrul celor 5 apeluri de proiecte aferente actualului cadru financiar multianual, vor fi finanțate stațiile de încărcare electrice, după cum urmează:

- Prin intermediul fondului de coeziune - potrivit Strategiei de accesare a finanțării în cadrul Mecanismului pentru Interconectarea Europei (CEF 2021-2027), aprobată la nivelul Ministerului

Transporturilor și Infrastructurii este prevăzută alocarea unui procent de 10% din anvelopa de coeziune pentru investițiile în dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi pe rețeaua TEN-T, precum și pentru alte tipuri de investiții orizontale: parcuri securizate, terminale intermodale, sisteme de siguranță rutieră, ITS, în limita disponibilului financiar rămas, urmare a contractării proiectelor de interes național feroviar (cca. 70% din anvelopa de coeziune) și naval (cca. 20% din aceeași anvelopă). În ceea ce privește investițiile în dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi, strategia MTI sprijină, în mod nediscriminatoriu, toți operatorii interesați și prioritizează instalarea stațiilor de reîncărcare situate pe rețeaua TEN-T, în afara nodurilor urbane, cu respectarea cerințelor de eligibilitate referitoare la puterea de alimentare, prevăzute în apelurile de proiecte lansate la nivelul Comisiei Europene.

- Prin intermediul anvelopei generale, în funcție de bugetele disponibile la nivel european.

Totodată a fost lansată achiziția pentru studiul privind necesitatea instalării stațiilor de reîncărcare electrică a autovehiculelor cu scopul de a informa potențialii beneficiari cu privire la lansarea unei noi inițiative în cadrul Fondului de Modernizare privind instalarea stațiilor de reîncărcare electrică pentru autovehicule. Studiul va analiza necesitatea și oportunitatea instalării stațiilor de reîncărcare electrică pe teritoriul României, în două etape:

- Faza I: analiză privind traficul și necesitățile aferente autostrăzilor și drumurilor expres.
- Faza II: analiză aferentă drumurilor naționale.

Rezultatele așteptate

- Estimarea evoluției parcului auto electric (vehicule electrice înmatriculate).
- Identificarea și localizarea spațiilor de servicii prioritare pentru instalarea stațiilor.
- Corelarea poziționării stațiilor cu proximitatea față de rețeaua electrică de mare putere.
- Identificarea costurilor de racordare și prioritizarea locațiilor cu infrastructură electrică adecvată.

Calendar estimativ

- Depunerea proiectului: septembrie 2025
- Lansarea apelului de proiecte: martie 2026

Scheme de finanțare (conform GBER):

1. Schema 1:

- Buget anual: 300 milioane euro
- Valoare maximă per beneficiar: 30 milioane euro
- Finanțare: până la 100% din valoarea eligibilă a proiectului
- Activități eligibile: construirea stațiilor de reîncărcare (nu și racordarea la rețeaua electrică de mare putere)

2. Schema 2:

- Destinată beneficiarilor privați pentru uz propriu (în afara drumurilor publice) - Se finanțează și racordul la rețeaua electrică de mare putere
- Sunt eligibile și stațiile publice din parcuri/centre comerciale, însă fără finanțare pentru racord.

Calendar estimativ

- Depunerea proiectului: septembrie 2025
- Lansarea apelului de proiecte: martie 2026"

Valoarea totală a finanțării CEF 2021 - 2027 obținută de beneficiarii români pentru stații de reîncărcare electrică este de 69.950.000 EUR. În aceste investiții nu au fost implicate fonduri de la bugetul de stat.

Această sumă nu reflectă însă întregul impact bugetar, deoarece, acestea vizează doar rețeaua TEN-T (infrastructura națională de transport).

În prezent, în cadrul Ministerului Energiei este derulat programul „ELECTRIC UP” privind finanțarea întreprinderilor mici și mijlocii și a operatorilor economici care activează în domeniul HORECA pentru instalarea sistemelor de panouri fotovoltaice pentru producerea de energie electrică cu o putere instalată cuprinsă între 27 kWp și 150 kWp necesară consumului propriu, a stațiilor de reîncărcare de minimum 22 kW pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic, precum și a unui sistem alternativ de încălzire/răcire, pentru creșterea gradului de utilizare a energiei produse din surse regenerabile în încălzire și răcire.

Scopul programului îl reprezintă creșterea gradului de utilizare a surselor regenerabile de energie și a eficienței energetice, îmbunătățirea calității aerului prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, prin utilizarea sistemelor de panouri fotovoltaice pentru producerea și stocarea de energie electrică necesară consumului propriu, stimularea utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibrid plug-in, dezvoltarea transportului ecologic cu emisii reduse de gaze cu efect de seră prin montarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in, precum și creșterea gradului de utilizare a energiei din surse regenerabile în încălzire și răcire prin instalarea sistemelor electrice alternative de încălzire/răcire.

Suma necesară implementării programului ELECTRIC UP, este de minimum 450 milioane lei și maximum 596 milioane lei, în cel de-al doilea ciclu de finanțare în conformitate cu art. 3 alin. (61) din O.U.G nr.159/2020 privind finanțarea întreprinderilor mici și mijlocii și domeniului HORECA pentru instalarea sistemelor de panouri fotovoltaice pentru producerea de energie electrică cu o putere instalată cuprinsă între 27 kWp și 100 kWp necesară consumului propriu și livrarea surplusului în Sistemul energetic național, precum și a stațiilor de reîncărcare de 22 kW pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in, prin Programul de finanțare “ ELECTRIC UP”, cu modificările și completările ulterioare, în limita creditelor de angajament aprobate în bugetul Ministerului Energiei.

Apelul de proiecte a fost deschis în data de 14 octombrie 2024, termenul limită de depunere a proiectelor fiind 16 decembrie 2024.

La nivelul Ministerului Energiei se află în desfășurare procedura de evaluare a proiectelor depuse în cadrul Programului de finanțare «ELECTRIC UP» ciclul 2 de finanțare.

În actualul context geopolitic, marcat de instabilitate și de riscuri crescute la adresa securității energetice, România se confruntă cu o dependență majoră - dependența de combustibilii fosili, ceea ce expune țara la șocuri externe și întreruperi majore în fluxul de aprovizionare.

Combustibilii alternativi nu mai reprezintă numai doar un instrument/măsură de mediu aceștia devenind un instrument esențial pentru securitatea energetică națională. România trebuie să accelereze tranziția către un sistem de transport mai puțin dependent de combustibilii fosili importati, să investească dezvoltarea rapidă a infrastructurii de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi și să-și valorifice potențialul energetic intern în special prin integrarea surselor regenerabile în sectorul transporturilor. Această abordare va consolida reziliența energetică națională.

România riscă să rămână în urma celorlalte State Membre în ceea ce privește numărul de vehicule și infrastructura de reîncărcare/realimentare cu combustibili alternativi

Având în vedere creșterea gradului de poluare la nivelul UE cât și implicit de pe teritoriul României, prin introducerea și promovarea utilizării combustibililor alternativi, se va reduce gradul de poluare care va conduce implicit la îmbunătățirea calității vieții și sănătății populației în România;

Prin utilizarea la scară largă a combustibililor alternativi se vor proteja resursele naturale care sunt în prim proces de diminuare, iar costurile de viață pentru populație pentru utilizarea acestor combustibili alternativi în comparație cu utilizarea combustibililor fosili sunt mai mici, ceea ce va conduce la un impact economic pozitiv asupra calității vieții și va reduce stresul asupra populației

Prin acordarea facilităților financiare pentru utilizatorii mijloacelor de transport care folosesc combustibili alternativi se va obține un impact pozitiv asupra populației din punct de vedere economic.

Conform art. 14 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2023/1804 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, statele membre, deci și România, au avut ca termen pregătirea și transmiterea către Comisia Europeană a cadrelor naționale de politică privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, până 31 decembrie 2024.

Având în vedere nerespectarea de către România a acestei date, Comisia Europeană a deschis dosarul DLGE(2025)11063 pentru nerespectarea art. 14 alin. (1) din Regulamentul UE 1804/2023. La data de 5 noiembrie 2025, România a transmis către Comisia Europeană, prin intermediul platformei THEMIS Dialogue, cadrul național propriu de politică privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi.

La data de 26 ianuarie 2026, Comisia a transmis României închiderea dosarului, cu comentariul „On the basis of the information available at this stage, the Commission services decided not to pursue the issue further. This however does not prevent the Commission services from reconsidering their position in case new developments arise/new elements are brought to their attention.”

Pentru împiedicarea redeschiderii dosarului, România trebuie să depună toate eforturile pe cel puțin 3 paliere: organizațional (definirea instituțiilor cu competențe în implementarea cadrului național de politică, oferirea posibilității organizării activității acestora în scopul îndeplinirii noilor atribuții), al creării cadrului necesar pregătirii operatorilor punctelor de realimentare și reîncărcare cu hidrogen și parcurgerea etapelor necesare evaluării de mediu a cadrului național. Toate aceste măsuri vizează atât autoritățile administrației publice centrale cât și instituțiile, companiile aflate sub autoritatea acestora sau în coordonarea acestora, procesul în sine fiind amplu și implicând pregătiri multiple (organizaționale, economice, tehnice, legislative).

Având în vedere cazul excepțional generat de depunerea cu întârziere a cadrului național de politică, închiderea dosarului României cu mențiunea Comisiei, precum și necesitatea organizării activității tuturor instituțiilor implicate dar și a operatorilor economici din domeniu, ne aflăm într-o situație extraordinară a cărei reglementare nu suportă amânare. Neadoptarea în regim de urgență a prezentului act normativ conduce la imposibilitatea organizării și creării cadrului necesar aplicării cadrului național de politică și, implicit la neîndeplinirea obligațiilor României și redeschiderea dosarului de către Comisia Europeană.

2.4 Alte informații

Nu sunt

Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic

3.2 Impactul social:

Adoptarea prezentului act normativ determină alinierea cadrului legislativ național la Regulamentul privind Infrastructura pentru Combustibili Alternativi (Alternative Fuels Infrastructure Regulation - AFIR) și va genera un impact social semnificativ asupra României, contribuind la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, sporirea accesului la infrastructura sustenabilă și susținerea drepturilor fundamentale ale omului, inclusiv dreptul la libertatea de mișcare.

1. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) din sectorul transporturilor

Implementarea măsurilor prevăzute în prezenta ordonanță de urgență va contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul transporturilor, unul dintre cei mai mari contributori la poluarea atmosferică. Prin dezvoltarea infrastructurii de alimentare cu combustibili alternativi (hidrogen, electricitate, biocombustibili), România va putea înlocui o parte semnificativă a combustibililor fosili utilizați în transport, contribuind astfel la atingerea obiectivelor stabilite prin Pactul Verde European și prin Strategia Națională privind Reducerea Emisiilor. Reducerea emisiilor GES va aduce beneficii directe asupra sănătății publice, în special în zonele urbane dens populate, unde poluarea atmosferică reprezintă un risc major pentru sănătatea cetățenilor.

2. Acces sporit la infrastructura sustenabilă pentru transportul de pasageri și mărfuri

Actul normativ are drept obiectiv principal dezvoltarea unei infrastructuri accesibile și sustenabile pentru transportul de pasageri și mărfuri, sprijinind astfel dreptul fundamental la libera circulație, recunoscut prin articolul 45 din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene. Dreptul la deplasare este inalienabil și reprezintă un pilon central al integrării europene, iar dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi constituie o condiție esențială pentru exercitarea efectivă a acestui drept, în condiții de sustenabilitate și echitate. Accesul sporit la o infrastructură de transport curată și eficientă va permite tuturor cetățenilor, indiferent de mediul de proveniență (urban sau rural), să beneficieze de modalități sigure și ecologice de deplasare. În plus, facilitarea transportului de mărfuri prin utilizarea combustibililor alternativi va contribui la eficientizarea lanțurilor de aprovizionare, reducând impactul de mediu al activităților economice și susținând creșterea economică în mod durabil. Infrastructura accesibilă de alimentare cu combustibili alternativi va permite transportatorilor să-și desfășoare activitățile la standarde înalte, contribuind la o economie rezilientă și competitivă.

3. Crearea unui sistem de mobilitate sustenabilă în sprijinul drepturilor omului

Actul normativ are un rol central în consolidarea unui sistem de mobilitate sustenabilă, care să sprijine și să protejeze drepturile fundamentale ale cetățenilor. Mobilitatea joacă un rol esențial în exercitarea altor drepturi economice și sociale, inclusiv accesul la educație, servicii de sănătate și oportunități economice. Adoptarea unei infrastructuri verzi va crea un cadru prin care dreptul la mobilitate să fie exercitat în mod sustenabil, contribuind astfel la reducerea inegalităților și asigurând accesul echitabil la infrastructură pentru toți cetățenii.

Mai mult, prezentul act normativ va sprijini dezvoltarea unui sistem intermodal de transport, astfel încât pasagerii să poată beneficia de o rețea integrată și eficientă de transport public, reducând dependența de vehiculele private și impactul asupra mediului. Această măsură este în concordanță cu prevederile AFIR, care promovează dezvoltarea unor infrastructuri de transport moderne și eficiente, în sprijinul unei economii neutre din punct de vedere climatic.

4. Stimularea investițiilor în tehnologie verde și generarea de noi oportunități economice

Impactul social al adoptării prezentului act normativ se va resimți și prin stimularea investițiilor în tehnologie verde și prin generarea de noi oportunități economice. Investițiile în infrastructura pentru combustibili alternativi vor duce la apariția de noi locuri de muncă în domenii precum producția, instalarea și mentenanța echipamentelor pentru combustibili alternativi. Aceasta va contribui la formarea unei forțe de muncă specializate în tehnologii sustenabile, sprijinind integrarea profesională a celor afectați de tranziția energetică și dezvoltarea de competențe care vor fi esențiale în economia viitorului.

5. Reducerea poluării și îmbunătățirea calității vieții

Prin facilitarea utilizării combustibililor alternativi și prin crearea unei infrastructuri adecvate pentru aceștia, actul normativ va contribui la reducerea poluării atmosferice și la îmbunătățirea calității aerului, mai ales în marile centre urbane, unde poluarea de la vehiculele convenționale are un impact negativ asupra sănătății publice. Astfel, îmbunătățirea calității aerului va reduce incidența bolilor respiratorii și cardiovasculare, ceea ce va duce la creșterea calității vieții și la reducerea cheltuielilor publice legate de sănătate.

6. Echitate socială și acces la resurse energetice moderne

Implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv a rețelelor de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele electrice și cu hidrogen, amoniac, biocombustibili, va avea un efect pozitiv asupra echității sociale, asigurând accesul uniform la surse energetice moderne și curate, atât în zonele urbane, cât și în cele rurale. Această infrastructură va permite cetățenilor din toate regiunile să adopte tehnologii de mobilitate prietenoase cu mediul, contribuind la crearea unui sistem de transport echitabil și la reducerea decalajelor dintre regiuni.

3.3 Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Adoptarea actului normativ, ale cărui prevederi sunt aliniate Regulamentului privind Infrastructura pentru Combustibili Alternativi (AFIR), are un impact direct și semnificativ asupra exercitării drepturilor și libertăților fundamentale ale omului. Prin măsurile propuse, actul normativ sprijină realizarea unor drepturi esențiale pentru dezvoltarea durabilă și echitabilă a societății, inclusiv dreptul la sănătate, la un mediu curat și sănătos, la libertatea de mișcare și dreptul la egalitate de acces la resursele energetice moderne.

1. Dreptul la libertatea de mișcare (Articolul 45 din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene)

Ordonanța de urgență sprijină exercitarea libertății fundamentale de mișcare prin facilitarea accesului la o infrastructură modernă, curată și eficientă pentru combustibili alternativi, contribuind la realizarea dreptului la mobilitate sustenabilă. Libertatea de mișcare este un drept esențial în Uniunea Europeană, iar accesul la infrastructura de combustibili alternativi pentru vehicule, fie personale, fie pentru transportul public, este un factor determinant pentru exercitarea acestui drept în mod egal și sustenabil.

Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi asigură accesul neîntrerupt și sigur la mobilitate, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru transportul de mărfuri, permițând astfel realizarea unei piețe interne funcționale și a unei economii reziliente, bazate pe accesul liber și nediscriminatoriu la resursele necesare.

2. Dreptul la un mediu curat și sănătos

Dreptul la un mediu curat și sănătos reprezintă un drept fundamental derivat din Articolul 37 al Cartei Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene și din reglementările naționale în domeniul protecției mediului. Actul normativ sprijină direct acest drept prin măsurile de decarbonizare a sectorului transporturilor, promovând utilizarea combustibililor alternativi și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor poluanți nocivi.

Prin măsurile propuse în sprijinul reducerii poluării, prezenta ordonanță de urgență contribuie la protecția sănătății publice și la asigurarea unui mediu sănătos pentru toți cetățenii. Impactul pozitiv asupra calității aerului va contribui la scăderea incidenței bolilor respiratorii și cardiovasculare, îmbunătățind calitatea vieții, mai ales în comunitățile urbane afectate de poluare. Astfel, măsurile ce urmează a fi adoptate contribuie la garantarea unui drept fundamental pentru cetățeni, oferind un cadru juridic solid pentru protecția și conservarea mediului înconjurător.

3. Dreptul la egalitate și nediscriminare în accesul la resurse energetice moderne

Prin implementarea infrastructurii de combustibili alternativi, prezentul proiect de act normativ asigură accesul uniform la surse energetice moderne și curate pentru toți cetățenii, indiferent de localizarea geografică sau statutul economic. Accesul echitabil la infrastructura energetică reprezintă un element esențial pentru reducerea inegalităților și pentru promovarea incluziunii sociale.

Măsurile prevăzute prin OUG vor sprijini în mod special comunitățile rurale sau mai puțin dezvoltate, care în mod tradițional au avut acces limitat la infrastructuri moderne de transport și energie. Implementarea rețelelor de alimentare cu combustibili alternativi va asigura dreptul la egalitate de șanse în ceea ce privește mobilitatea, accesul la locuri de muncă și integrarea în economia națională.

4. Dreptul la sănătate (Articolul 35 din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene)

Dreptul la sănătate este protejat și promovat prin măsurile de reducere a poluării generate de transporturi. Prin adoptarea combustibililor alternativi și prin stimularea utilizării vehiculelor electrice și a celor alimentate cu hidrogen, prezentul proiect de act normativ contribuie la scăderea emisiilor nocive, îmbunătățind astfel calitatea aerului și reducând riscurile de sănătate asociate poluării. Acest drept fundamental este sprijinit prin implementarea unor standarde stricte de protecție a mediului și prin asigurarea unei infrastructuri de transport curate și eficiente, disponibile pentru toți cetățenii.

5. Dreptul la dezvoltare economică și acces la oportunități economice

Implementarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi susține, de asemenea, dreptul cetățenilor la dezvoltare economică. OUG creează premisele pentru o mobilitate durabilă, care să faciliteze accesul la locuri de muncă, educație și alte oportunități economice, contribuind astfel la dezvoltarea unei economii sustenabile și echitabile. Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi va stimula apariția de noi locuri de muncă și va sprijini dezvoltarea unor sectoare economice emergente, precum cel al energiei verzi și al mobilității sustenabile.

Prin promovarea unor investiții în tehnologii verzi și prin sprijinirea inovației, prezentul proiect de act normativ contribuie la realizarea dreptului cetățenilor de a beneficia de o economie modernă și competitivă, care oferă șanse egale tuturor de a participa la prosperitatea colectivă.

Impactul proiectului de act normativ asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului este semnificativ și pozitiv, sprijinind libertatea de mișcare, dreptul la un mediu sănătos, accesul echitabil la resurse energetice moderne, dreptul la sănătate și oportunitățile de dezvoltare economică. Prin adoptarea și implementarea actului normativ, România va asigura un cadru legislativ coerent și modern care să garanteze respectarea drepturilor fundamentale ale cetățenilor, în conformitate cu reglementările europene și naționale privind dezvoltarea durabilă și protecția mediului. Neadoptarea acestei măsuri ar putea avea un impact negativ asupra capacității României de a asigura condițiile necesare pentru exercitarea acestor drepturi, ceea ce ar afecta profund atât calitatea vieții cetățenilor, cât și competitivitatea economică a țării, principalele consecințe negative pentru România, fiind:

- întârzierea în îndeplinirea obiectivelor de mediu ale UE - care presupune aplicarea sancțiunilor financiare statelor membre care nu își respectă țintele de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, inclusiv pentru neimplementarea măsurilor de mediu la timp;
- pierderea de fonduri europene - neadoptarea acestui regulament ar putea însemna pierderea unor fonduri importante destinate modernizării infrastructurii și susținerii tranziției energetice, precum și alte ajutoare financiare;
- creșterea costurilor pentru economii și întreprinderi - fără implementarea unor măsuri clare de reducere a emisiilor, România riscă să devină mai vulnerabilă la sancțiuni financiare din partea UE. Aceste sancțiuni ar putea include amenzi pentru nerespectarea țăintelor de emisii sau pentru lipsa unei strategii clare de decarbonizare.

3.4 Impactul macroeconomic

Adoptarea actului normativ privind infrastructura pentru combustibili alternativi are un impact profund și extins asupra lanțurilor valorice naționale și asupra integrării României în cadrul economic european. Actul normativ vizează nu doar modernizarea și decarbonizarea infrastructurii de transport, dar și consolidarea poziției României ca o componentă critică în mecanismul economic al Uniunii Europene. Lanțurile valorice extinse la nivel național, având ca și "coloană vertebrală" circuitul logistic, sunt gradual decarbonizate, ceea ce rezultă nu doar într-o îmbunătățire semnificativă a calității vieții cetățenilor, ci și în valorificarea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) conform legislației europene privind Sistemul de Comercializare a Certificatelor de Emisii (ETS 2).

1. Decarbonizarea lanțurilor valorice și valorificarea reducerilor de emisii

Lanțurile valorice extinse ale României includ sectoare critice precum producția industrială, agricultura, transportul și distribuția, iar coloana lor vertebrală este reprezentată de infrastructura logistică. Prin implementarea OUG, se creează premisele pentru decarbonizarea graduală a acestui circuit logistic, care este crucial pentru funcționarea eficientă a economiei naționale. Decarbonizarea se va realiza prin dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, precum hidrogenul, electricitatea și biocombustibilii, care vor reduce semnificativ emisiile de GES asociate transportului de mărfuri și pasageri.

Reducerea emisiilor de GES nu va contribui doar la îmbunătățirea calității vieții prin reducerea poluării atmosferice, dar va permite și valorificarea acestor reduceri pe piețele de tranzacționare a certificatelor de emisii, conform sistemului ETS 2. Prin participarea la ETS 2, România va putea să valorifice reducerile de emisii obținute prin decarbonizarea transportului, generând astfel venituri suplimentare pentru investiții ulterioare în infrastructura verde. Aceasta reprezintă o

oportunitate economică importantă pentru țară, facilitând finanțarea măsurilor de tranziție verde și contribuind la atingerea obiectivelor de dezvoltare durabilă.

2. România -componentă critică într-un mecanism economic european integrat

Adoptarea prezentului proiect de act normativ și dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi plasează România într-o poziție strategică în cadrul mecanismului economic european. România este parte a unei piețe unice europene, iar infrastructura pentru transportul sustenabil de pasageri și mărfuri este coloana vertebrală a acestui organism economic. Prin această OUG, România începe să alinieze infrastructura națională de transport la cerințele europene de sustenabilitate și decarbonizare, contribuind astfel la consolidarea unei rețele integrate de mobilitate verde pe întregul continent.

Modernizarea infrastructurii naționale de transport, prin adoptarea combustibililor alternativi, nu îmbunătățește doar eficiența și sustenabilitatea lanțurilor valorice interne, dar sprijină și conectivitatea europeană, permițând o mobilitate mai eficientă și mai puțin poluantă între statele membre. Prin alinierea infrastructurii la cerințele europene, România va putea să contribuie activ la asigurarea continuității fluxurilor economice de pe întreg continentul și va spori competitivitatea sa în cadrul mecanismului economic european.

3. Impact asupra competitivității și stimularea investițiilor

Implementarea OUG are un impact direct asupra competitivității economiei românești. Alinierea infrastructurii de transport la cerințele de sustenabilitate și dezvoltare durabilă din Uniunea Europeană va poziționa România ca un partener economic competitiv și atractiv pentru investiții. Infrastructura modernizată pentru combustibili alternativi va facilita transportul eficient al mărfurilor și va contribui la reducerea costurilor logistice, ceea ce va atrage investitori interesați să beneficieze de un sistem logistic performant și de oportunitățile de pe piețele de tranzacționare a certificatelor de emisii.

Pe termen mediu și lung, OUG va stimula investițiile atât din partea actorilor economici privați, cât și din partea instituțiilor financiare internaționale. Fondurile europene disponibile pentru modernizarea infrastructurii și pentru decarbonizarea transporturilor vor atrage capital privat și vor stimula parteneriate public-private pentru implementarea tehnologiilor verzi în sectorul transporturilor contribuind la dezvoltarea unei economii naționale mai reziliente și mai bine integrate în lanțurile valorice europene.

4. Efectul asupra calității vieții și dezvoltarea durabilă

Decarbonizarea infrastructurii de transport și îmbunătățirea eficienței logistice vor avea un impact semnificativ asupra calității vieții cetățenilor. Reducerea emisiilor poluante va îmbunătăți calitatea aerului, în special în aglomerările urbane, și va reduce incidența bolilor asociate poluării, cum ar fi afecțiunile respiratorii și cardiovasculare. De asemenea, dezvoltarea unei infrastructuri de transport sustenabile și eficiente va facilita accesul cetățenilor la oportunități economice și sociale, sprijinind dreptul fundamental la libera circulație și contribuind la reducerea inegalităților între regiuni.

Dezvoltarea durabilă, sprijinită prin măsurile de modernizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi, reprezintă un obiectiv central al proiectului de act normativ, contribuind la crearea

unei economii verzi, reziliente și competitive, care răspunde atât nevoilor cetățenilor, cât și cerințelor impuse de Uniunea Europeană în materie de protecție a mediului și sustenabilitate.

5. Contribuția la un circuit economic european sustenabil

Implementarea prezentului proiect de act normativ va poziționa România ca un actor relevant în cadrul unui circuit economic european care urmărește sustenabilitatea și decarbonizarea activităților economice. Infrastructura pentru combustibili alternativi devine coloana vertebrală a lanțurilor valorice și logistice, asigurând un flux continuu și ecologic al mărfurilor și pasagerilor în cadrul Uniunii Europene. Astfel, România contribuie la consolidarea unei economii europene care valorifică în mod eficient resursele, promovează decarbonizarea, și sprijină obiectivele de neutralitate climatică până în 2050.

Accesul României la piața de tranzacționare a certificatelor de emisii din cadrul ETS 2, facilitat de măsurile de decarbonizare a transporturilor, reprezintă un avantaj strategic important, permițându-i să fie o componentă activă într-un sistem european bazat pe sustenabilitate. Această integrare economică va sprijini dezvoltarea unor parteneriate strategice, va aduce beneficii economice directe prin valorificarea reducerilor de emisii și va consolida poziția României pe piața energetică și logistică europeană.

Impactul macroeconomic al adoptării prezentului proiect de act normativ este esențial pentru decarbonizarea lanțurilor valorice extinse la nivel național, pentru îmbunătățirea calității vieții cetățenilor și pentru valorificarea reducerilor de emisii în contextul piețelor de tranzacționare ETS 2. România, ca parte a mecanismului economic european, se aliniază cerințelor de dezvoltare durabilă prin modernizarea infrastructurii de transport, transformându-se într-o componentă critică a circuitului economic continental. Prin această aliniere, România își va îmbunătăți competitivitatea, va putea atrage investiții și va contribui la construirea unui viitor sustenabil și prosper pentru toți cetățenii săi.

3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Adoptarea actului normativ reprezintă un pas esențial pentru alinierea economiei României la cerințele Uniunii Europene privind decarbonizarea și dezvoltarea durabilă. Implementarea acestui proiect de act normativ va avea un impact major asupra principalilor indicatori macroeconomici, garantând competitivitatea pe termen lung și asigurând accesul la resursele economice europene dedicate dezvoltării durabile. Fără această aliniere legislativă, România nu va putea beneficia de fondurile necesare investițiilor, finanțarea investițiilor va trebui să fie realizată din bugetul de stat, ceea ce va afecta grav capacitatea țării de a rămâne competitivă în contextul european. Adoptarea OUG este crucială pentru asigurarea accesului la resursele financiare europene necesare dezvoltării durabile și pentru menținerea competitivității economiei naționale. În absența aliniamntului legislativ, România nu va putea beneficia de aceste oportunități de finanțare, iar investițiile vor trebui suportate exclusiv din bugetul de stat, ceea ce va afecta grav stabilitatea economică și capacitatea țării de a se integra în mod competitiv pe piața unică europeană. OUG asigură nu doar accesul la resursele economice esențiale, ci și premisele unei creșteri economice durabile, contribuind la dezvoltarea infrastructurii necesare pentru o economie verde și sustenabilă.

1. Produsul Intern Brut (PIB)

Adoptarea OUG va stimula investițiile în infrastructura pentru combustibili alternativi și energii regenerabile, ceea ce va avea un efect pozitiv asupra creșterii Produsului Intern Brut (PIB). Finanțările din surse europene, cum ar fi Fondul de Modernizare, Fondul pentru Inovare și Mecanismul de Redresare și Reziliență, vor accelera proiectele de infrastructură, contribuind la formarea valorii adăugate brute în sectoarele cheie precum transporturi, construcții și energie. Astfel, creșterea economică va fi impulsionată prin investiții strategice, cu un impact semnificativ asupra PIB-ului anual.

În lipsa adoptării OUG, toate investițiile necesare pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi ar trebui să fie finanțate din bugetul de stat, ceea ce ar reduce capacitatea de a susține alte proiecte prioritare și ar afecta negativ creșterea economică și echilibrul macroeconomic.

2. Investiții directe și atragerea de capital

Implementarea prezentului proiect de act normativ va facilita accesul la resurse financiare europene dedicate dezvoltării durabile și tranziției verzi. Aceasta va determina o creștere a investițiilor directe, cu un efect multiplicator asupra economiei naționale, prin generarea de cerere în industriile asociate și prin stimularea dezvoltării unui ecosistem industrial bazat pe energia verde. De asemenea, cadrul legislativ prevăzut de OUG va îmbunătăți climatul investițional, contribuind la atragerea de investiții străine directe (ISD) și consolidând încrederea investitorilor străini în stabilitatea și predictibilitatea cadrului legislativ din România.

În absența actului normativ, accesul la resursele europene va fi limitat, ceea ce va reduce atractivitatea României pentru investitori și va împiedica dezvoltarea unei economii bazate pe principii durabile și inovatoare.

3. Șomaj și ocuparea forței de muncă

Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi va avea un efect pozitiv asupra ocupării forței de muncă, prin crearea de noi locuri de muncă atât în faza de construcție a infrastructurii, cât și în faza de operare și mentenanță. Aceasta va contribui la reducerea ratei șomajului și la creșterea veniturilor populației, în special prin dezvoltarea de competențe noi și recalificarea în domenii emergente ale economiei verzi.

Fără adoptarea OUG și fără accesul la resursele europene, potențialul de creare de locuri de muncă în acest sector ar fi limitat, iar tranziția către noi oportunități de angajare pentru cei afectați de tranziția verde ar fi îngreunată.

4. Balanța comercială

Prin adoptarea OUG și dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, România va putea reduce dependența de importurile de combustibili fosili, ceea ce va contribui la îmbunătățirea balanței comerciale. Utilizarea resurselor energetice locale și tranziția către surse regenerabile de energie vor reduce importurile de combustibili fosili, îmbunătățind astfel poziția comercială a României.

În absența măsurilor propuse de OUG, dependența de importuri va continua să fie un factor destabilizator pentru balanța comercială, ceea ce va afecta stabilitatea economică și va reduce competitivitatea internațională a României.

5. Inflație

Investițiile majore în infrastructura pentru combustibili alternativi ar putea avea un impact temporar asupra inflației, prin creșterea cererii pentru materiale și servicii în sectoarele conexe. Totuși, pe termen lung, OUG va contribui la stabilizarea costurilor energetice și la reducerea vulnerabilității economiei la fluctuațiile prețurilor combustibililor fosili, ceea ce va avea un efect stabilizator asupra ratei inflației.

6. Deficitul bugetar

Adoptarea OUG va reduce presiunea asupra bugetului public prin facilitarea accesului la fonduri europene și prin atragerea de capital privat pentru investiții. În lipsa accesului la finanțări externe, costurile pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi ar trebui să fie suportate integral de bugetul național, ceea ce ar genera o creștere semnificativă a deficitului bugetar. Această situație ar limita resursele disponibile pentru alte investiții critice, afectând astfel stabilitatea fiscală și capacitatea României de a îndeplini angajamentele europene.

7. Competitivitatea economică și alinierea la cerințele europene

Adoptarea OUG este esențială pentru ca economia României să se alinieze la cerințele europene de sustenabilitate și decarbonizare. Fără acest cadru legal, România riscă să fie percepută ca necompetitivă și neconformă cu reglementările europene, ceea ce ar limita accesul la piețele internaționale și ar putea atrage sancțiuni. Conformarea la normele europene va spori competitivitatea economiei și va poziționa România ca un participant activ în piața europeană a energiei verzi, favorizând atragerea de investiții și dezvoltarea de parteneriate strategice la nivel regional.

3.4.2. Impact asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Adoptarea prezentului act normativ va avea un impact considerabil asupra mediului concurențial din sectorul transporturilor și energiei, precum și asupra cadrului de acordare a ajutoarelor de stat în România. Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și sprijinirea tranziției energetice implică o serie de schimbări care vor influența atât dinamica pieței, cât și reglementările referitoare la intervențiile statului în economie.

1. Facilitarea accesului companiilor de transport naționale la piața europeană de transport sustenabil

Actul normativ este esențial pentru facilitarea accesului operatorilor naționali de transport - atât publici, cât și privați - la piața europeană a transporturilor, care a trecut deja la criterii de sustenabilitate strict reglementate. În prezent, companiile românești de transport se confruntă cu dificultăți în ceea ce privește competitivitatea pe piața europeană, din cauza lipsei unei infrastructuri naționale adecvate pentru combustibili alternativi, ceea ce limitează posibilitatea acestora de a se conforma cerințelor europene de calitate și sustenabilitate a serviciilor de transport.

Prin adoptarea OUG, România nu își va moderniza doar infrastructura pentru combustibili alternativi, dar va facilita și accesul companiilor de transport naționale, publice și private, la resurse de finanțare europene și naționale pentru modernizarea flotelor de transport pasageri și mărfuri. Aceste resurse sunt esențiale pentru tranziția la alte tipuri de surse de alimentare durabilă în afara de electricitate, incluzând hidrogenul, biocombustibilii și alți combustibili alternativi pentru transport rutier, feroviar, fluvial, maritim și aerian. Această deschidere a accesului la finanțare va contribui la accelerarea modernizării flotelor de transport naționale,

sprijinind astfel conformarea la standardele europene de sustenabilitate, îmbunătățind competitivitatea operatorilor români pe piața internațională.

2. Promovarea concurenței și eliminarea barierelor de acces pe piață

Prin adoptarea OUG, se urmărește eliminarea barierelor de acces pe piață pentru operatorii care doresc să investească în infrastructura pentru combustibili alternativi. În prezent, infrastructura insuficientă reprezintă un obstacol major în calea intrării de noi operatori pe piața combustibililor alternativi, ceea ce afectează concurența și diversitatea ofertei. Prin facilitarea accesului la infrastructură și prin implementarea unui cadru legislativ clar și predictibil, actul normativ stimulează intrarea de noi actori pe piață care vor contribui la creșterea diversității și competitivității acesteia.

De asemenea, actul normativ contribuie la crearea unor condiții echitabile de concurență prin asigurarea accesului nediscriminatoriu la infrastructura de combustibili alternativi. Operatorii economici, indiferent de dimensiunea sau statutul juridic, vor avea posibilitatea de a utiliza infrastructura de alimentare într-un mod eficient și accesibil, ceea ce va încuraja investițiile și va stimula inovația în sectorul transporturilor.

3. Domeniul ajutoarelor de stat și stimularea investițiilor

Implementarea măsurilor prevăzute în OUG pot necesita intervenția statului pentru sprijinirea dezvoltării infrastructurii de combustibili alternativi, ceea ce presupune un cadru bine definit în domeniul ajutoarelor de stat. Aceste intervenții pot include subvenții, garanții de stat, stimulente fiscale și alte forme de sprijin pentru operatorii economici care investesc în infrastructura verde, toate acestea având rolul de a stimula tranziția către o economie decarbonizată.

În plus, măsurile de sprijin ce urmează a fi instituite ulterior, vor avea rolul de a facilita accesul la finanțare pentru modernizarea flotelor de transport publice și private, pentru toate modurile de transport - rutier, feroviar, fluvial, maritim și aerian. Aceste măsuri vor viza tranziția către surse de alimentare alternative, precum hidrogenul și biocombustibilii, în vederea asigurării unei mobilități sustenabile pe întreg teritoriul național și pentru conectarea cu rețelele de transport europene. Accesul la aceste forme de finanțare va ajuta operatorii naționali să îndeplinească cerințele de calitate și sustenabilitate și să rămână competitivi pe piețele europene.

Pentru a respecta normele Uniunii Europene privind ajutoarele de stat, România va trebui să se asigure că măsurile de sprijin sunt proporționale și nu distorsionează în mod nejustificat concurența. Ajutoarele de stat acordate în scopul implementării proiectului de act normativ vor trebui notificate Comisiei Europene și supuse unei analize riguroase, pentru a asigura că acestea contribuie la realizarea obiectivelor de interes public fără a afecta în mod negativ mediul concurențial.

4. Prevenirea distorsionării pieței și asigurarea tratamentului egal

Riscul distorsionării pieței trebuie gestionat printr-un cadru legislativ clar, care să asigure tratamentul egal al tuturor operatorilor economici și transparența în acordarea ajutoarelor de stat. OUG propune măsuri clare de monitorizare și evaluare a ajutoarelor de stat acordate pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi, pentru a preveni orice favorizare

nejustificată și pentru a garanta că sprijinul statului contribuie la stimularea concurenței și nu la limitarea acesteia.

Totodată, cadrul legislativ prevăzut de OUG va asigura accesul egal și transparent la resursele de finanțare pentru modernizarea flotelor de transport pentru toți operatorii economici, indiferent de natura proprietății (publică sau privată). Aceasta va garanta un tratament nediscriminatoriu și va facilita integrarea pe piața europeană, asigurând că toți operatorii beneficiază de șanse egale în procesul de modernizare și tranziție către surse de energie sustenabile.

Comisia Europeană va juca un rol crucial în evaluarea și aprobarea măsurilor de sprijin, pentru a garanta că acestea respectă regulile pieței unice și contribuie la atingerea obiectivelor de interes comun fără a distorsiona concurența.

Adoptarea prezentului proiect de act normativ va avea un impact esențial asupra mediului concurențial și asupra accesului companiilor naționale de transport la piața europeană a transporturilor. Prin dezvoltarea infrastructurii necesare, companiile românești vor putea oferi servicii conforme cu cerințele de calitate și sustenabilitate ale pieței europene, eliminând barierele care le limitează competitivitatea actuală.

3.6 Impact asupra mediului înconjurător

Adoptarea prezentului proiect de act normativ va avea un impact pozitiv semnificativ asupra mediului înconjurător, contribuind la îmbunătățirea calității aerului, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și protejarea biodiversității.

Actul normativ vine în întâmpinarea obiectivelor Uniunii Europene de tranziție către o economie neutră din punct de vedere climatic, sprijinind astfel implementarea Regulamentului privind Infrastructura pentru Combustibili Alternativi (AFIR).

1. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și combaterea schimbărilor climatice

Una dintre principalele motivații ale implementării AFIR și a adoptării OUG o reprezintă necesitatea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (GES), în conformitate cu angajamentele asumate de România prin Pactul Verde European și Acordul de la Paris. Transportul este responsabil pentru o parte semnificativă a emisiilor de GES la nivel național, iar decarbonizarea acestui sector prin promovarea combustibililor alternativi este esențială pentru a atinge obiectivele de reducere a emisiilor până în 2030 și, ulterior, neutralitatea climatică până în 2050. Prin dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi - cum ar fi stațiile de încărcare pentru vehicule electrice, stațiile de alimentare cu hidrogen și cele pentru biocombustibili - OUG sprijină tranziția către un transport sustenabil și contribuie la reducerea semnificativă a emisiilor de CO₂ și a altor poluanți. Astfel, România va putea să reducă impactul negativ asupra mediului și să contribuie la combaterea schimbărilor climatice.

2. Îmbunătățirea calității aerului și reducerea poluării atmosferice

Adoptarea OUG are un impact direct asupra îmbunătățirii calității aerului, prin înlocuirea combustibililor convenționali cu combustibili alternativi mai puțin poluanți. Emisiile provenite din sectorul transporturilor, în special din vehiculele diesel și pe benzină, sunt printre principalii factori de poluare atmosferică, afectând calitatea aerului în marile aglomerări urbane și având un impact negativ asupra sănătății publice.

Prin crearea unei infrastructuri care să susțină utilizarea combustibililor alternativi, OUG va contribui la reducerea emisiilor de particule fine (PM₁₀ și PM_{2.5}), a oxizilor de azot (NO_x) și a altor poluanți atmosferici, ceea ce va duce la îmbunătățirea calității aerului, în special în zonele

urbane intens circulate. Reducerea poluării atmosferice va avea un efect pozitiv asupra sănătății populației, prin scăderea incidenței bolilor respiratorii și cardiovasculare.

3. Reducerea poluării sonore

Un alt efect benefic al implementării AFIR prin intermediul OUG este reducerea poluării sonore. Vehiculele electrice și cele alimentate cu hidrogen sunt semnificativ mai silențioase decât cele echipate cu motoare cu combustie internă. Prin promovarea utilizării vehiculelor electrice și prin dezvoltarea infrastructurii necesare, OUG contribuie la scăderea nivelului de zgomot, în special în zonele urbane, ceea ce îmbunătățește calitatea vieții pentru locuitori și reduce stresul asociat poluării sonore.

4. Promovarea utilizării resurselor regenerabile și reducerea dependenței de combustibili fosili

OUG încurajează utilizarea resurselor regenerabile și a combustibililor alternativi, cum ar fi biocombustibilii și hidrogenul verde, contribuind astfel la reducerea dependenței de combustibili fosili, o altă motivație fundamentală a implementării AFIR. Prin stimularea producției și utilizării combustibililor proveniți din surse regenerabile, se contribuie la reducerea amprente de carbon și la dezvoltarea unui sistem energetic mai sustenabil.

De asemenea, utilizarea hidrogenului produs din surse regenerabile (hidrogenul verde) reprezintă o soluție inovatoare pentru decarbonizarea sectoarelor care nu pot fi ușor electrificate, cum ar fi transportul pe distanțe lungi, transportul maritim și cel aerian. Prin adoptarea OUG, România își propune să fie un actor important în cadrul lanțurilor valorice europene pentru producția și utilizarea hidrogenului verde.

5. Conservarea biodiversității și reducerea impactului asupra ecosistemelor

Prin reducerea emisiilor de GES și a poluării atmosferice, OUG contribuie și la protejarea biodiversității și la conservarea ecosistemelor naturale. Poluarea atmosferică și schimbările climatice au efecte devastatoare asupra florei și faunei, iar măsurile de decarbonizare a transporturilor vor contribui la diminuarea acestor efecte. Reducerea dependenței de combustibili fosili implică și scăderea necesității de extracție a acestora, ceea ce contribuie la conservarea habitatelor naturale și la protejarea ecosistemelor afectate de activitățile de extracție.

6. Integrarea într-o infrastructură europeană de transport durabil

Adoptarea OUG poziționează România ca un partener esențial în cadrul unei rețele europene de transport sustenabil, în concordanță cu motivațiile AFIR. Infrastructura modernizată pentru combustibili alternativi va facilita conectivitatea transfrontalieră și va asigura continuitatea utilizării combustibililor alternativi pe întreg teritoriul Uniunii Europene, contribuind astfel la crearea unui sistem de transport integrat, eficient și durabil. Această integrare va permite transportatorilor să opereze într-un mod mai ecologic și să respecte standardele de mediu ale Uniunii Europene, sprijinind astfel obiectivele de reducere a emisiilor la nivel continental.

3.7 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Adoptarea prezentului proiect de act normativ are un impact major asupra inovării și digitalizării, facilitând transformarea infrastructurii de transport și energie într-un ecosistem digital integrat. OUG contribuie la modernizarea tehnologică prin dezvoltarea unor sisteme inteligente de

gestionare și integrare, care vor avea beneficii directe asupra eficienței, siguranței și securității infrastructurii naționale și europene de transport și energie.

1. Integrarea transporturilor și energiei în ecosistemul digital

Prin OUG, se creează cadrul necesar pentru integrarea digitală a infrastructurii de transport și energie, facilitând astfel tranziția către un ecosistem inteligent și eficient. Această integrare digitală include o gamă largă de soluții tehnologice, de la sistemele SCADA (Supervisory Control and Data Acquisition) la Punctul Național de Acces (National Access Point) și Sistemele Inteligente de Transport (Intelligent Transport Systems - ITS), contribuind la optimizarea operațiunilor și la coordonarea fluxurilor de energie și transport.

- **SCADA:** Implementarea și extinderea sistemelor SCADA în infrastructura națională de transport și energie vor asigura o monitorizare și un control continuu al rețelelor, permițând operatorilor să identifice rapid problemele și să optimizeze funcționarea sistemului. SCADA facilitează integrarea surselor de energie regenerabilă, precum stațiile de încărcare electrice și stațiile de alimentare cu hidrogen, în rețeaua națională, contribuind astfel la creșterea eficienței energetice și la reducerea emisiilor.
- **Punct Național de Acces (National Access Point):** OUG include dezvoltarea și consolidarea unui Punct Național de Acces pentru transporturi și energie, care să permită furnizarea de informații în timp real pentru toți actorii implicați, de la utilizatori finali la operatorii de infrastructură și autorități publice. Acest punct de acces contribuie la crearea unei platforme comune pentru schimbul de date între infrastructurile naționale și cele europene, facilitând interoperabilitatea și armonizarea la nivel continental.
- **Sisteme Inteligente de Transport (ITS):** OUG promovează dezvoltarea și implementarea Sistemelor Inteligente de Transport, care includ soluții de optimizare a traficului, management al mobilității și îmbunătățirea siguranței rutiere. ITS contribuie la fluidizarea traficului prin reducerea congestiilor, creșterea siguranței participanților la trafic și îmbunătățirea calității aerului prin gestionarea eficientă a fluxurilor de vehicule. Prin digitalizarea infrastructurii de transport, România își propune să asigure o mobilitate mai eficientă și mai sustenabilă, conformă cu standardele europene.

2. Inovarea prin infrastructură digitală integrată

OUG deschide calea către integrarea infrastructurii digitale naționale cu cea europeană, contribuind astfel la dezvoltarea unui sistem unitar, interoperabil, care să permită o gestionare eficientă a resurselor energetice și de transport. Această integrare presupune adoptarea standardelor europene pentru schimbul de date și alinierea la cerințele de interoperabilitate, permițând conectarea rețelelor naționale cu cele din alte state membre. Integrarea infrastructurii digitale contribuie la valorificarea potențialului rețelei transeuropene de transport (TEN-T), asigurând o conectivitate îmbunătățită și o utilizare optimă a resurselor la nivel european.

De asemenea, implementarea de tehnologii inovatoare, cum ar fi tehnologiile de tip blockchain pentru verificarea și securizarea tranzacțiilor de energie și IoT (Internet of Things) pentru conectarea tuturor punctelor de infrastructură, contribuie la crearea unei rețele inteligente, capabile să răspundă în mod dinamic la cerințele de mobilitate și energie.

Tehnologiile blockchain asigură trasabilitatea și securitatea tranzacțiilor de energie, în special în contextul piețelor de comercializare a energiei regenerabile și a certificatelor de emisii.

3. Componenta de cercetare, dezvoltare și inovare în cadrul economiei circulare

OUG sprijină în mod activ cercetarea, dezvoltarea și inovarea, facilitând integrarea conceptelor de economie circulară în modernizarea sectorului de transport. O componentă esențială a acestei abordări o reprezintă conversia vehiculelor existente la consumul de combustibili alternativi, ceea ce le conferă o durată de viață nouă și le face conforme cu standardele de emisii europene. Prin acest proces, vehiculele care altfel ar fi ajuns la finalul ciclului lor de viață sunt transformate și modernizate, contribuind astfel la reducerea impactului asupra mediului prin evitarea producerii de deșeuri și prin optimizarea utilizării resurselor.

Aceste inițiative sunt realizate în colaborare cu universitățile și institutele de cercetare naționale, care joacă un rol crucial în dezvoltarea de tehnologii inovatoare pentru conversia vehiculelor. Sprijinul acordat prin OUG permite accesul la fonduri europene specifice, dedicate cercetării și dezvoltării în domeniul mobilității verzi și al economiei circulare, cum ar fi Fondul pentru Inovare și programele de cercetare Horizon Europe. Aceste fonduri vor stimula inovarea, vor contribui la dezvoltarea de tehnologii de vârf și vor asigura un transfer de cunoștințe către sectorul privat, permițând astfel modernizarea flotelor naționale de transport într-un mod sustenabil și eficient.

4. Accesul la resurse de finanțare pentru digitalizare și inovare

Actul normativ facilitează accesul la resursele de finanțare europene și naționale pentru dezvoltarea și modernizarea infrastructurii digitale. Fonduri precum Fondul pentru Inovare, Mecanismul de Redresare și Reziliență (MRR) și alte instrumente dedicate digitalizării vor putea fi accesate de operatorii economici pentru implementarea de soluții inovatoare. Investițiile în digitalizare vor contribui la îmbunătățirea eficienței operaționale, la creșterea transparenței în gestionarea resurselor și la îmbunătățirea experienței utilizatorilor.

5. Siguranța și securitatea datelor

O dimensiune esențială a digitalizării și inovării promovate prin prezentul proiect de act normativ este asigurarea siguranței și securității datelor. Implementarea de sisteme digitale pentru gestionarea infrastructurii de transport și energie aduce cu sine provocări legate de protecția datelor și securitatea cibernetică. România își propune să asigure un cadru de securitate cibernetică robust, care să protejeze datele colectate și să asigure un schimb de informații sigur între infrastructura națională și cea europeană. În acest sens, implementarea de măsuri de securitate la nivel înalt, precum criptarea datelor, autentificarea strictă a utilizatorilor și monitorizarea continuă a rețelelor, va fi esențială pentru garantarea integrității și disponibilității infrastructurii digitale.

Securitatea datelor și a tranzacțiilor energetice este crucială pentru a asigura încrederea în infrastructura digitală și pentru a proteja operatorii și utilizatorii finali de eventuale atacuri cibernetice. OUG sprijină, de asemenea, dezvoltarea unor centre de securitate operațională (SOC), care să asigure monitorizarea și reacția rapidă la incidente cibernetice, contribuind astfel la menținerea unui grad ridicat de siguranță în gestionarea infrastructurii digitale.

6. Evaluarea costurilor și beneficiilor

Din perspectiva costurilor, implementarea unei infrastructuri digitale integrate necesită investiții semnificative în tehnologii avansate, platforme de gestionare a datelor, soluții de securitate cibernetică și dezvoltarea de competențe specifice pentru personalul implicat în operarea și mentenanța acestor sisteme. Aceste costuri vor putea fi parțial acoperite prin accesul la fonduri

europene, în special cele destinate inovării și digitalizării, ceea ce va reduce povara financiară asupra bugetului de stat și asupra operatorilor economici.

Beneficiile implementării unor astfel de soluții sunt însă considerabile. Integrarea digitală va contribui la creșterea eficienței operaționale, la optimizarea consumului de energie, la reducerea emisiilor poluante și la îmbunătățirea calității serviciilor oferite utilizatorilor finali. De asemenea, digitalizarea va facilita gestionarea eficientă a resurselor, va stimula adoptarea unor soluții inovatoare și va contribui la dezvoltarea unei economii bazate pe tehnologii inteligente, ceea ce va spori competitivitatea României pe piața europeană.

Adoptarea Ordonanței de Urgență asigură dezvoltarea și integrarea unei infrastructuri digitale moderne, care să susțină tranziția către un transport și o energie sustenabile. Prin crearea unui ecosistem digital complex și prin alinierea acestuia la infrastructura europeană, OUG contribuie la modernizarea sectorului energetic și al transporturilor, la îmbunătățirea eficienței operaționale și la asigurarea unui nivel înalt de siguranță și securitate a datelor. Integrarea conceptelor de economie circulară și sprijinirea activităților de cercetare-dezvoltare contribuie la utilizarea eficientă a resurselor și la stimularea inovării. Prin aceste măsuri, România își consolidează poziția de partener de încredere în cadrul Uniunii Europene, asigurând o interoperabilitate și o integrare digitală optimă în cadrul mecanismului european de dezvoltare durabilă.

3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Adoptarea proiectului de act normativ joacă un rol esențial în atingerea obiectivelor stabilite prin Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă a României 2030 (SNDDR 2030), contribuind în mod direct la alinierea României la standardele de sustenabilitate ale Uniunii Europene și la tranziția către o economie verde, rezilientă și competitivă. Rolul activ al Departamentului pentru Dezvoltare Durabilă (DDD) este deosebit de important în acest proces, asigurând coordonarea și implementarea politicilor necesare pentru integrarea principiilor de sustenabilitate în toate sectoarele economiei naționale.

1. Rolul deosebit de important al Departamentului pentru Dezvoltare Durabilă în implementarea SNDDR 2030

Departamentul pentru Dezvoltare Durabilă joacă un rol central în coordonarea activităților și politicilor necesare pentru implementarea Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă a României 2030. Acțiunile DDD se concentrează asupra unor obiective critice, inclusiv ODD 3 - Sănătate și bunăstare, ODD 9 - Industrie, inovare și infrastructură, ODD 11 - Orașe și comunități durabile și ODD 13 - Combaterea schimbărilor climatice. Prin coordonarea măsurilor de dezvoltare a infrastructurii pentru combustibili alternativi, DDD asigură că măsurile implementate prin OUG contribuie la realizarea obiectivelor de sustenabilitate naționale și internaționale.

2. Necesitatea unui cadru legal pentru conformarea ESG în transporturi și logistică

OUG este esențială pentru trasarea unui mecanism legal de conformare cu cerințele ESG (Environmental, Social, and Governance) pentru întregul lanț valoric extins din industria transporturilor și logisticii, în concordanță cu Directiva privind Raportarea de Sustenabilitate Corporativă (CSRD) și actele normative naționale de transpunere a acestor cerințe în legislația națională.

OUG furnizează cadrul legal necesar pentru ca întregul lanț valoric din aceste sectoare să poată respecta cerințele CSRD și să implementeze soluții durabile și inovative pentru reducerea emisiilor și îmbunătățirea performanțelor de mediu.

3. Alinierea lanțului valoric extins la cerințele de sustenabilitate (Scop 2 și Scop 3)

Pentru a asigura conformarea întregului lanț valoric din transporturi și logistică cu cerințele de sustenabilitate, OuG contribuie la dezvoltarea unei infrastructuri moderne și verzi, compatibile cu necesitățile Scopului 2 și Scopului 3 din raportările de emisii, așa cum sunt definite de Protocolul GHG (Greenhouse Gas Protocol). Scopul 2 include emisiile indirecte generate de energia achiziționată, iar Scopul 3 se referă la emisiile indirecte din lanțul valoric extins, incluzând transportul și alte activități colaterale.

OuG sprijină dezvoltarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi, cum ar fi hidrogenul, biocombustibilii și energia electrică, facilitând reducerea emisiilor de GES asociate Scopului 3 pentru toate industriile care se bazează pe transportul de mărfuri și pasageri. În acest mod, toate industriile care includ transporturile și logistica în procesele lor vor putea beneficia de un serviciu integrat, verde și sustenabil, care nu necesită măsuri costisitoare de compensare ulterioară a emisiilor de carbon, sprijinind astfel conformitatea cu cerințele ESG.

4. Crearea unui serviciu integrat sustenabil și conform cu cerințele europene

Prin dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și prin crearea unui cadru legal clar de implementare, actul normativ facilitează alinierea lanțului valoric din industria transporturilor și logisticii cu cerințele de sustenabilitate ale Uniunii Europene. Acest lucru contribuie la dezvoltarea unui serviciu integrat, curat și sustenabil pentru toate sectoarele economice care utilizează logistică și transport, permițând conformarea cu standardele CSRD și eliminând nevoia de a compensa emisiile de carbon, datorită utilizării combustibililor alternativi și a tehnologiilor verzi.

5. Componenta de cercetare, dezvoltare și inovare și economia circulară

OUG promovează cercetarea, dezvoltarea și inovarea ca piloni fundamentali pentru tranziția către o economie circulară în sectorul transporturilor. Un element esențial al acestei abordări este reprofilarea vehiculelor existente, prin conversia lor la combustibili alternativi, astfel încât să îndeplinească noile standarde de emisii și să contribuie la decarbonizare transporturilor. Aceste inițiative sunt realizate prin parteneriate cu universitățile și institutele de cercetare naționale, asigurând astfel un transfer de cunoștințe și tehnologii inovative către sectorul privat. Prin reprofilare și modernizare, vehiculele care altfel ar fi ajuns la sfârșitul ciclului lor de viață primesc o nouă șansă, prelungind durata de utilizare, evitând generarea de deșeuri și contribuind la reducerea impactului asupra mediului. Aceste proiecte beneficiază de fonduri europene specifice dedicate cercetării și dezvoltării în domeniul mobilității verzi și al economiei circulare, cum ar fi Fondul pentru Inovare și programele Horizon Europe.

6. Asigurarea conformității legale și a securității tranzacțiilor de mediu

OUG nu sprijină doar alinierea la cerințele CSRD și OMFP 85/2024, dar contribuie și la dezvoltarea unui cadru legal de conformare care oferă predictibilitate și transparență pentru toți actorii din lanțul de aprovizionare. Prin crearea acestui cadru legal, companiile vor putea să îndeplinească cerințele de raportare ESG fără să fie expuse riscurilor de sancțiuni sau de neconformitate.

OuG sprijină implementarea unui sistem securizat de trasabilitate a emisiilor și de certificare a combustibililor verzi, care să permită companiilor să demonstreze conformitatea cu cerințele de sustenabilitate. Tehnologii inovative, precum blockchain, vor fi utilizate pentru asigurarea trasabilității și securității tranzacțiilor energetice, contribuind la creșterea încrederii în infrastructura digitală.

7. Evaluarea costurilor și beneficiilor

Costurile asociate implementării măsurilor prevăzute de OuG includ investiții semnificative în dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, integrarea componentelor digitale și implementarea mecanismelor de securitate și trasabilitate. Aceste investiții sunt, însă, parte integrantă a tranziției către o economie verde, iar o parte din aceste costuri va fi acoperită prin accesul la fondurile europene destinate dezvoltării durabile, precum Fondul de Modernizare, Fondul pentru Inovare și Mecanismul de Redresare și Reziliență (MRR).

Beneficiile pe termen lung sunt considerabile, incluzând reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, îmbunătățirea calității vieții, crearea de locuri de muncă în domeniul infrastructurii verzi și creșterea competitivității economiei naționale pe piețele internaționale. OuG contribuie la dezvoltarea unor orașe și comunități durabile, la promovarea unor soluții inovatoare și la asigurarea unui lanț valoric care să respecte cerințele de sustenabilitate ale Uniunii Europene.

Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile evidențiază importanța crucială a adoptării OuG pentru crearea unui mecanism legal de conformare cu cerințele ESG, în conformitate cu CSRD și OMFP 85/2024. Prin implementarea acestui act normativ, România își aliniază lanțul valoric extins din transporturi și logistică la standardele europene de sustenabilitate, oferind un serviciu integrat, verde și durabil, care elimină sarcinile suplimentare de compensare a emisiilor. Rolul activ al Departamentului pentru Dezvoltare Durabilă este esențial în acest proces, asigurând coordonarea și implementarea măsurilor necesare pentru o tranziție eficientă către o economie verde și sustenabilă.

3.9 Alte informații

1. Alinierea la politicile și inițiativele europene și internaționale

Adoptarea proiectului de act normativ contribuie la alinierea legislației naționale la politicile și inițiativele Uniunii Europene privind reducerea emisiilor de carbon și tranziția către o economie verde, cum ar fi Pactul Verde European și Acordul de la Paris. Prin promovarea acestui act normativ, România demonstrează angajamentul de a atinge obiectivele europene de neutralitate climatică până în 2050 și se poziționează ca un partener activ în eforturile globale de combatere a schimbărilor climatice.

2. Beneficiile cooperării public-private pentru implementarea proiectelor

Implementarea OuG va necesita o colaborare eficientă între sectorul public și sectorul privat, prin dezvoltarea unor parteneriate menite să atragă investițiile necesare pentru modernizarea infrastructurii. Aceste parteneriate vor contribui la dezvoltarea unor soluții inovatoare, la creșterea eficienței economice și la accelerarea procesului de tranziție către o infrastructură sustenabilă.

3. Măsuri de stimulare a competitivității economiei naționale

OUG include măsuri de stimulare economică, menite să crească competitivitatea operatorilor din România pe piața europeană și internațională. Prin dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și sprijinirea modernizării flotelor de transport prin mecanisme financiare, România va fi capabilă să ofere servicii de transport competitive, contribuind la deschiderea de noi oportunități pentru operatorii naționali și la creșterea integrării economice pe piața unică europeană.

4. Educație și conștientizare privind sustenabilitatea

OUG sprijină, de asemenea, inițiativele de educație și conștientizare privind sustenabilitatea și utilizarea combustibililor alternativi. Aceste inițiative sunt esențiale pentru asigurarea unui grad crescut de acceptare și utilizare a infrastructurii verzi de către cetățeni și companii. Campaniile

de informare și programele de formare adresate atât publicului larg, cât și operatorilor economici, vor contribui la schimbarea comportamentului și la creșterea gradului de conștientizare a beneficiilor mobilității sustenabile.

5. Impact asupra securității energetice naționale

Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, așa cum este prevăzut în OuG, contribuie la consolidarea securității energetice a României, prin diversificarea surselor de energie utilizate în transporturi. Reducerea dependenței de combustibilii fosili importați va contribui la creșterea autonomiei energetice și la asigurarea unui acces stabil și predictibil la resursele energetice necesare pentru transportul național.

6. Programe de finanțare și resurse economice disponibile

Este important să menționăm și resursele economice disponibile pentru finanțarea proiectelor de infrastructură. Pe lângă fondurile europene precum Fondul de Modernizare, Mecanismul de Redresare și Reziliență (MRR) și Fondul pentru Inovare, există posibilitatea implementării unor măsuri de sprijin care să stimuleze realizarea tranziției verzi în sectorul transporturi.

7. Monitorizarea și evaluarea impactului

Pentru a asigura succesul implementării măsurilor prevăzute de OuG, este necesară instituirea unor mecanisme de monitorizare și evaluare continuă. Acestea vor permite urmărirea progresului realizat în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi, evaluarea impactului asupra mediului și economiei și identificarea unor eventuale măsuri suplimentare pentru atingerea obiectivelor stabilite.

8. Flexibilitate legislativă și actualizarea cadrului normativ

În contextul evoluției rapide a tehnologiilor și a cerințelor de mediu, OuG prevede și măsuri care să permită actualizarea rapidă a cadrului normativ, pentru a putea răspunde în mod eficient la schimbările tehnologice și la noile reglementări la nivel european. Această flexibilitate legislativă este esențială pentru a asigura un cadru de reglementare modern și adaptat cerințelor viitoare, contribuind la menținerea competitivității economice și la sprijinirea dezvoltării durabile.

9. Parteneriat regional și internațional

OuG contribuie la consolidarea parteneriatelor regionale și internaționale în domeniul dezvoltării durabile și al energiei verzi. România, prin adoptarea acestei măsuri, își consolidează poziția de partener de încredere în cadrul rețelei transeuropene de transport (TEN-T) și participă activ la inițiativele de dezvoltare a unui sistem energetic integrat, bazat pe surse regenerabile, la nivel european.

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri
Proiectul de act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.

- în mii lei (RON) -						
Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
1	2	3	4	5	6	7

4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. impozit pe profit ii. impozit pe venit b) bugete locale i. impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. contribuții de asigurări d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora)						
4.2 Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii b) bugete locale: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: i. cheltuieli de personal ii. bunuri și servicii d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora)						
4.3 Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale						
4.4 Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5 Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6 Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7 Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art.15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. Nu este cazul.						
4.8 Alte informații	Prezentul act normativ nu generează influențe financiare având în vedere că nu implică o cheltuială bugetară.					
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare						
5.1 Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ						

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
5.2 Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
5.3 Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE). Prezentul act normativ stabilește cadrul instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE
5.3.1 Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
5.3.2 Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
5.4 Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
5.5 Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
5.6. Alte informații Nu sunt
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente, făcându-se referire la un anume acord, o anume rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale: Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
6. Alte informații Nu sunt.
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ
6.1 Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
6.2 Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate. Prezentul act normativ a fost transmis spre consultare structurilor asociative și Consiliului Economic și Social.
6.3 Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect
6.4 Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative Prezentul act normativ a fost transmis spre consultare structurilor asociative ale administrației publice locale, în conformitate cu prevederile art. 86 alin. (2) și (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

6.5 Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi Proiectul de act normativ va fi avizat de către Consiliul Legislativ
6.6 Alte informații Nu sunt.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ
7.1 Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ Proiectul a fost publicat pe pagina de internet a Secretariatului General al Guvernului, precum și a Ministerului Transporturilor și a Infrastructurii și a Ministerului Energiei, în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare. Proiectul a făcut obiectul analizei Uniunii Naționale a Consiliilor Județene din România.
7.2 Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice. Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
Secțiunea a 8-a Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ
8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
8.2. Alte informații Nu sunt.

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de *ordonanță de urgență a Guvernului privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

Secretarul General al Guvernului
Ștefan-Radu OPREA

Șeful Cămarilor Prim-Ministrului
Mihai JURCA

Ministrul Transporturilor și
Infrastructurii
Ciprian-Constantin ȘERBAN

Ministrul Energiei
Bogdan GRUJA IVAN

Departamentul pentru Dezvoltare Durabilă
Consilier de stat
László BORBÉLY

Avizăm:

Viceprim-ministru
Marian NEACȘU

Ministrul Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului
Radu-Dinel MIRUȚĂ

Ministrul Afacerilor Externe
Oana-Silvia ȚOIU

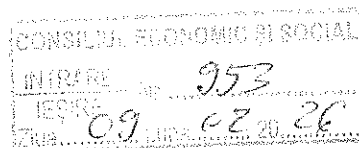
Ministrul Mediului, Apelor și Pădurilor
Diana-Anda BUZOIANU

Ministrul Finanțelor
Alexandru NAZARE

Ministrul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației
CSEKE Attila-Zoltan

Președintele Consiliului Concurenței
Bogdan CHIRIȚOIU

Ministrul Justiției
Radu MARINESCU



ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ

privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE

În vederea asigurării respectării obligației statului român de a adopta măsurile necesare aplicării Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE, denumit în continuare Regulamentul (UE) 2023/1804, cu aplicabilitate directă în toate statele membre,

Având în vedere necesitatea adoptării de urgență la nivel național a dispozițiilor legale prin care să se creeze cadrul normativ și instrumentele adecvate în scopul implementării eficiente a Regulamentului (UE) 2023/1804,

În considerarea prevederilor art. 26 din Regulamentul (UE) 2023/1804, în conformitate cu prevederile acestui regulament care se aplică de la data de 13 aprilie 2024, iar statele membre ale Uniunii Europene trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că dispozițiile Regulamentului (UE) 2023/1804 sunt puse în aplicare, inclusiv prin stabilirea unor sancțiuni eficace și proporționale în cazul încălcării acestora,

Având în vedere necesitatea corelării și armonizării legislației naționale cu legislația Uniunii Europene în domeniul infrastructurii pentru combustibili alternativi, în vederea asigurării în mod adecvat și efectiv a respectării Regulamentului (UE) 2023/1804 prin stabilirea măsurilor de punere în aplicare a acestuia la nivel național,

Întrucât absența unei metodologii clare la nivel național și european pentru stabilirea obiectivelor și adoptarea de măsuri în temeiul cadrului național de politică impus de Directiva 2014/94/UE a condus la o situație care a împiedicat crearea unei rețele cuprinzătoare și complete de infrastructură pentru combustibili alternativi pe teritoriul național, ceea ce a condus la utilizarea acestora într-o pondere mică în România,

Având în vedere necesitatea urgentă ca toate modurile de transport să fie reglementate printr-un singur act normativ, care să prevadă crearea unei infrastructuri conectate digital și interoperabile și care să ia în considerare o varietate de combustibili alternativi, precum și posibilitatea de a dezvolta servicii digitale avansate care să includă soluții de plată și o informare transparentă a utilizatorilor prin mijloace digitale prin instalarea punctelor de reîncărcare inteligente și conectate digital accesibile publicului,

Ținând cont de necesitatea revizuirii cadrului național de politică existent, pentru a descrie în mod clar modul în care va fi satisfăcută o nevoie mult mai mare a populației pentru construirea de infrastructuri de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului, acesta trebuind să ofere

și o vedere de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a inițiativelor planificate de promovare a combustibililor alternativi, inclusiv în sectoare dificil de decarbonizat,

În considerarea faptului că invadarea Ucrainei de către Rusia și efectele pandemiei de COVID-19 au condus la o creștere bruscă a prețurilor combustibililor fosili, apărând astfel necesitatea de a accelera eficiența energetică și de a spori utilizarea combustibililor alternativi, care să reducă dependența de combustibilii fosili și să promoveze prețuri corecte și accesibile cetățenilor și întreprinderilor din sectorul transporturi,

Luând în considerare faptul că obiectivul de neutralitate climatică al Uniunii necesită o tranziție energetică justă, în care niciun teritoriu sau cetățean nu este lăsat în urmă, fiind necesară o creștere a eficienței energetice și, implicit, utilizarea unei ponderi semnificativ mai mari a combustibililor alternativi în cadrul consumului de combustibili în sectorul transporturi,

Având în vedere că utilizarea combustibililor alternativi reduce expunerea la șocurile prețurilor în comparație cu combustibilii fosili, iar promovarea utilizării combustibililor alternativi poate aduce, de asemenea, beneficii socio-economice ample, creând noi locuri de muncă și promovând industriile locale, abordând în același timp creșterea cererii interne și mondiale de tehnologii din domeniul combustibililor alternativi,

Având în vedere că reglementările propuse vor facilita accesarea de fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi, reducând astfel presiunea asupra bugetului de stat și îmbunătățind stabilitatea fiscală a României,

În considerarea faptului că lipsa unei intervenții legislative imediate privind stabilirea cadrului instituțional, desemnarea autorităților competente și stabilirea atribuțiilor acestora, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1804 are ca efect crearea unei stări de incertitudine juridică și imposibilitatea îndeplinirii de către statul român a obligațiilor care decurg din aplicarea Regulamentului (UE) 2023/1804, precum și o dependență față de țările care produc combustibili fosili, reflectată și în creșterea costurilor pentru acești combustibili,

Întrucât absența unui cadru legal adecvat poate avea consecințe negative, constând în riscul declanșării de către Comisia Europeană a unei eventuale proceduri privind neîndeplinirea obligațiilor pe care România le are în calitate de stat membru al Uniunii Europene,

Luând în considerare faptul că statele membre, deci și România, ar fi trebuit să pregătească și să transmită Comisiei, cadrele naționale de politică privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi până 31 decembrie 2024,

Ținând seama de deschiderea, de către Comisia Europeană, a dosarului DLGE(2025)11063, ca urmare a lipsei proiectului de cadru național de politică prevăzut de art. 14 alin. (1) din Regulamentul (UE) 2023/1804 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi,

Având în vedere transmiterea Comisiei Europene, la data de 5 noiembrie 2025, a proiectului de cadru național de politică privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, de către România și luând în considerare închiderea acestuia de către Comisie, la data de 26 ianuarie 2026, cu avetizarea conform căreia acest lucru nu înseamnă interzicerea reconsiderării poziției, în situația în care apar elemente noi care vor atrage atenția, în considerarea necesității de îndeplinire de către România a obligațiilor care îi revin în calitate de stat membru al Uniunii Europene, vizând adoptarea măsurilor legislative pentru punerea în aplicare completă a Regulamentului (UE) 2023/1804 și în scopul prevenirii redeschiderii dosarului,

Luând în considerare faptul că, din acest moment, cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea

infrastructurii relevante urmează să parcurgă etapa de încadrare pentru a se decide dacă strategia se supune evaluării de mediu, conform prevederilor HG nr. 1076/2004, ceea ce determină situația extraordinară ca într-un timp foarte scurt, cadrul instituțional pentru punerea în aplicare să fie pregătit iar operatorii economici să poată lua măsurile necesare în vederea aplicării prevederilor Regulamentului 2023/1804,

Ținând seama că reglementările propuse prin prezentul act normativ vor reduce presiunea asupra bugetului de stat, prin facilitarea accesului la fondurile europene și prin atragerea de capital privat pentru investiții,

În considerarea faptului că aceste măsuri propuse vizează interesul public și constituie o situație de urgență extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată, ținând seama și de termenele impuse prin Regulamentul 2023/1804,

În temeiul art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță de urgență:

Art. 1. - (1) Prezenta ordonanță de urgență stabilește cadrul instituțional național și măsurile necesare aplicării Regulamentului (UE) 2023/1804.

(2) Termenii utilizați în prezenta ordonanță de urgență au semnificația prevăzută la articolul 2 din Regulamentul (UE) 2023/1804.

Art. 2. - (1) Pentru aplicarea prevederilor din Regulamentul (UE) 2023/1804, denumit în continuare Regulamentul, se desemnează Ministerul Energiei drept autoritate competentă pentru adoptarea măsurilor necesare în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute de Regulament, în colaborare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și cu celelalte autorități, instituții și entități publice nominalizate în cuprinsul prezentei ordonanțe de urgență.

(2) Ministerul Energiei monitorizează piața infrastructurilor de reîncărcare, în colaborare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației precum și cu celelalte instituții cu atribuții în domeniul combustibililor alternativi prevăzute în prezenta ordonanță de urgență, în conformitate cu prevederile articolului 5 alin. (6) din Regulament.

(3) În calitate de autoritate națională de reglementare, conform Legii energiei electrice și a gazelor naturale nr. 123/2012, cu modificările și completările ulterioare, Autoritatea Națională de Reglementare în Domeniul Energiei, denumită în continuare *ANRE*, asigură îndeplinirea prevederilor menționate la articolul 15 alin. (3) - (4) din Regulament.

(4) Se desemnează Ministerul Energiei drept autoritate competentă pentru elaborarea și transmiterea către Comisia Europeană a raportărilor conform prevederilor articolului 15 și articolului 18 din Regulament și asigură coordonarea îndeplinirii obligațiilor impuse de aceste prevederi de către celelalte autorități, instituții și entități publice nominalizate în cuprinsul prezentei ordonanțe de urgență.

Art. 3. - (1) În exercitarea rolului său, **Ministerul Energiei**, în colaborare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, instituții care au obligația furnizării a datelor și informațiilor specifice domeniului de activitate, se asigură că sunt îndeplinite obiectivele aflate în sarcina sa și coordonează îndeplinirea

obiectivelor aflate în sarcina fiecărei instituții implicate, nominalizate în cuprinsul prezentei ordonanțe de urgență, pentru:

- i. infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare, prevăzute la articolul 3 din Regulament, prin dezvoltarea unei rețele naționale de puncte de reîncărcare accesibile publicului, asigurând acoperirea adecvată în rețelele rutiere TEN-T și teritoriile metropolitane, într-un mod proporțional cu gradul de utilizare al vehiculelor ușoare și furnizând o putere suficientă de ieșire pentru vehiculele respective, conform articolului 3, alin. (1) – (2) din Regulament și facilitând instalarea punctelor de reîncărcare la intervale regulate pentru a sprijini mobilitatea electrică;
- ii. infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele, prevăzute la articolul 4 din Regulament, prin implementarea unor puncte de reîncărcare de putere înaltă, adecvate vehiculelor comerciale grele, în special pe coridoarele rețelei TEN-T, pentru a permite transportul de marfă sustenabil;
- iii. infrastructura de realimentare cu hidrogen a vehiculelor rutiere, prevăzute la articolul 6 din Regulament, prin dezvoltarea unei rețele de stații de realimentare cu hidrogen, care să fie amplasate strategic pe rețeaua rutieră TEN-T și în zonele urbane pentru a asigura disponibilitatea continuă a acestui combustibil alternativ;
- iv. infrastructura pentru metanul lichefiat pentru vehiculele de transport rutier, prevăzute la articolul 8 din Regulament, prin crearea unor puncte de realimentare cu GNL, gaz natural lichefiat, care să susțină tranziția către combustibili cu emisii reduse de carbon;
- v. alimentare cu energie electrică de la mal în porturile maritime și în porturile interioare, precum și obiectivele privind aprovizionarea cu metan lichefiat în porturile maritime, prevăzute la articolele 9 - 11 din Regulament, pentru a reduce emisiile provenite de la navele acostate și a promova utilizarea combustibililor alternativi în sectorul maritim;
- vi. alimentare cu energie electrică a aeronavelor staționare conform cerințelor prevăzute la articolul 12 din Regulament;
- vii. infrastructura feroviară care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, în privința căreia se va realiza o evaluare a posibilității de a dezvolta tehnologii și sisteme de propulsie bazate pe combustibili alternativi : trenuri alimentate cu hidrogen sau cu baterii, precum și eventualele nevoi în materie de infrastructură de reîncărcare și de realimentare, pentru tronsoanele feroviare care nu pot fi complet electrificate din motive tehnice sau de rentabilitate, .

(2) Ministerul Energiei transmite către Comisia Europeană cererea motivată de autorizare a aplicării unor cerințe reduse în ceea ce privește nivelul puterii totale de ieșire sau a încetării aplicării unor asemenea cerințe, în aplicarea obiectivelor naționale de reîncărcare, pe baza analizei prevăzute de articolul 3 alin. (2) din Regulament efectuată de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

(3) Ministerul Energiei notifică Comisiei Europene cazurile în care s-a făcut uz de derogările prevăzute la articolul 3 alin. (7) - (9), la articolul 4 alin. (4) - (6) și la articolul 6 alin. (4) din Regulament, pe baza analizei efectuată de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

(4) Ministerul Energiei în colaborare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației elaborează și notifică Comisiei Europene raportul național privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului național de politică, conform articolului 15 alin. (1) - (2) din Regulament. -se elimina sau se reformuleaza in sensul declansarii SEEA

(5) Ministerul Energiei, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și Ministerul Finanțelor, precum și alte instituții competente pot implementa scheme de stimulare pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi, inclusiv prin acordarea de facilități financiare sau alte măsuri de sprijin pentru investițiile în puncte de reîncărcare și realimentare accesibile publicului, cu respectarea prevederilor legale privind ajutoarele de stat.

(6) Ministerul Energiei monitorizează și evaluează continuu progresul în implementarea infrastructurii de combustibili alternativi, asigurându-se că toate măsurile sunt conforme cu cerințele și termenele stabilite de Regulament, adoptă măsurile corective necesare pentru a remedia eventualele deficiențe și asigură conformarea cu angajamentele asumate de România prin Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021-2030 actualizat și notificat Comisiei Europene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1076/2021.

(7) Ministerul Energiei elaborează și transmite Comisiei Europene notificarea sau justificarea, după caz, a modului în care recomandările Comisiei Europene cu privire la raportul național, întocmit conform prevederilor articolului 15 alin. (1) din Regulament, vor fi puse în aplicare.

(8) Ministerul Energiei pune la dispoziția publicului pe website-ul propriu evaluările întocmite potrivit prevederilor articolului 15 alin. (3) - (4) din Regulament.

Art. 4 – Pentru a asigura o implementare eficientă și conformă a Regulamentului (UE) 2023/1804, contribuind la dezvoltarea unei rețele integrate și eficiente de infrastructură pentru combustibili alternativi din România, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are următoarele responsabilități:

- a) determină necesitatea și comunică, după caz, Ministerului Energiei rezultatele analizei prevăzute la articolul 3 alin. (2) din Regulament, în vederea transmiterii către Comisia Europeană a cererii motivate de autorizare a aplicării unor cerințe reduse în ceea ce privește nivelul puterii totale de ieșire sau a încetării aplicării unor asemenea cerințe, în aplicarea obiectivelor naționale de reîncărcare;
- b) comunică, după caz, Ministerului Energiei datele necesare pentru transmiterea către Comisia Europeană a înștiințărilor prevăzute la articolul 3 alin. (7) - (9), la articolul 4 alin. (4) - (6) și la articolul 6 alin. (4) din Regulament, referitoare la planurile naționale de implementare, progresele realizate și eventualele ajustări necesare în atingerea obiectivelor stabilite, în cazurile în care s-a făcut uz de derogările menționate;
- c) asigură cooperarea cu autoritățile competente din statele membre învecinate, în vederea respectării prevederilor articolului 4 alin. (9), articolul 6 alin. (2), articolul 11 alin. (1) din Regulament, pentru a asigura conectivitatea transfrontalieră deplină între România și statele membre învecinate de-a lungul rețelei rutiere centrale și globale TEN-T și pentru a permite circulația vehiculelor rutiere electrice;
- d) asigură instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi de-a lungul rețelei rutiere TEN-T, conform prevederilor articolului 5 alin. (9) din Regulament;
- e) realizează toate demersurile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor articolului 13 din Regulament. Pentru infrastructura feroviară care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 2024/1679, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii va evalua, pentru tronsoanele feroviare care nu pot fi complet electrificate din motive tehnice sau de rentabilitate, posibilitatea de a dezvolta tehnologii și sisteme de propulsie bazate pe combustibili alternativi, cum ar fi trenurile alimentate cu hidrogen sau cu baterii și, dacă este cazul, eventualele nevoi în materie de infrastructură de reîncărcare și de realimentare;
- f) asigură transparența și informarea publicului cu privire la disponibilitatea și locația punctelor de reîncărcare și realimentare, utilizând platforme digitale și alte mijloace de comunicare pentru a facilita accesul utilizatorilor la informații relevante;
- g) pune la dispoziția Ministerului Energiei informațiile necesare pentru elaborarea raportării prevăzute de art. 15 și 18 din Regulament, inclusiv date privind punctele de reîncărcare și realimentare aflate pe rețeaua centrală și globală TEN-T, puterea de ieșire

- a acestora, precum și puterea totală de ieșire, utilizarea acestora și progresele realizate în atingerea obiectivelor naționale, conform atribuțiilor specifice;
- h) dezvoltă și administrează, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., denumită în continuare *CNAIR*, societate care funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Punctul Național de Acces (denumit în continuare *PNA*), o platformă digitală care colectează, stochează și pune la dispoziție datele legate de infrastructura de combustibili alternativi, asigurând accesul facil și transparența informațiilor necesare pentru utilizatori, investitori și autorități;
 - i) implementează mecanisme de sancționare pentru neconformarea cu standardele de calitate și siguranță ale vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, asigurând respectarea strictă a cerințelor și normelor stabilite la nivel național și european, respectiv Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, pus în aplicare prin O.G. nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate a vehiculului și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea introducerii pe piață, punerii la dispoziție pe piață, înmatriculării sau înregistrării în România, precum și supravegherea pieței pentru acestea, respectiv prin Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și al Consiliului privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE, transpusă și pusă în aplicare prin O.G. nr. 81/2000 privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România;
 - j) asigură respectarea prevederilor articolului 3 din Regulament referitoare la instalarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice ușoare și pune la dispoziția Ministerului Energiei informațiile necesare solicitate de acesta, obținute prin intermediul Regiei Autonome Registrul Auto Român, denumită în continuare *RAR*, cu referire la numărul vehiculelor electrice ușoare cu baterie și al vehiculelor electrice hibride reîncărcabile ușoare înregistrate în România, precum și datele privind numărul total al vehiculelor din categoria M1 înregistrate în România. Datele furnizate de către *RAR* vor fi folosite pentru stabilirea obiectivelor clare pentru acoperirea rețelei de reîncărcare și asigurarea accesibilității acesteia în locațiile publice și private, într-un mod proporțional cu gradul de utilizare al vehiculelor electrice ușoare;
 - k) asigură respectarea prevederilor articolelor 9 - 11 din Regulament referitoare la instalarea stațiilor de reîncărcare pentru navele maritime și de navigație interioară în Porturile Maritime și interioare și pune la dispoziția Ministerului Energiei informațiile necesare solicitate de acesta, obținute prin intermediul administrațiilor portuare, referitoare la alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și interioare, precum și aprovizionarea cu metan lichefiat în porturile maritime situate în rețeaua centrală a TEN-T menționate la art. 11 alin. (2) din Regulament. Informațiile vor include detalii privind infrastructura de alimentare cu energie electrică de la mal, capacitatea și gradul de utilizare a acesteia;
 - l) mandatează reprezentanții săi în adunarea generală a acționarilor Administrației Porturilor Maritime S.A., Administrației Canalelor Navigabile S.A., Administrației Porturilor Dunării Maritime S.A. și Administrației Porturilor Dunării Fluviale S.A. să asigure îndeplinirea obligației de a pune în aplicare prevederile articolelor 9 - 11 din Regulament;
 - m) asigură respectarea prevederilor articolului 13 din Regulament referitoare la posibilitatea de a dezvolta tehnologii și sisteme de propulsie bazate pe combustibili alternativi și pune la dispoziția Ministerului Energiei informațiile necesare obținute prin intermediul structurii din subordinea sa, Autoritatea pentru Reformă Feroviară, denumită în continuare *ARF*, referitoare la infrastructura de realimentare a trenurilor cu

combustibili alternativi. Informațiile vor include date despre infrastructura de realimentare pentru trenuri, capacitatea și utilizarea acestei infrastructuri;

- n) mandatează reprezentanții săi în adunarea generală a acționarilor Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A. să evalueze pentru tronsoanele feroviare care nu pot fi complet electrificate din motive tehnice sau de rentabilitate, posibilitatea de a dezvolta tehnologii și sisteme de propulsie bazate pe combustibili alternativi, cum ar fi trenurile alimentate cu hidrogen sau cu baterii și, dacă este cazul, eventualele nevoi în materie de infrastructură de reîncărcare și de realimentare, în conformitate cu prevederile art.13 din Regulament;
- o) se asigură, prin CNAIR, că sunt instalate puncte de realimentare cu metan lichefiat accesibile publicului, cel puțin de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T, pentru a permite autovehiculelor rutiere grele care funcționează cu metan lichefiat să circule în întreaga Uniune, în cazul în care există cerere, cu condiția ca nivelul costurilor să nu fie disproporționat în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile de mediu;

Art. 5 - (1) Administratorii aeroporturilor din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T au obligația asigurării alimentării cu energie electrică a aeronavelor staționare, conform cerințelor prevăzute la art. 12 alin. (1), (3) și (4) din Regulament.

(2) În aplicarea prevederilor art. 12 alin. (2) din Regulament, aeroporturile din rețeaua TEN-T cu mai puțin de 10.000 de mișcări de zboruri comerciale pe an, ca medie în ultimii trei ani, sunt scutite de obligația de a furniza energie electrică aeronavelor staționare în toate pozițiile de staționare la distanță.

Art. 6 – (1) Ministerul Energiei în colaborare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, inițiază demersurile pentru definitivarea cadrului național de politică transmis către UE în 2025 prin intermediul platformei THEMIS Dialogue, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

(2) În scopul definitivării cadrului național de politică prevăzut la alin. (1), Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și cu Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, asigură consultarea publică și implicarea autorităților locale, a operatorilor economici interesați din domeniile relevante, precum și societatea civilă, în vederea implementării eficiente și sustenabile a politicilor naționale privind combustibilii alternativi și ale celor privind infrastructura aferentă.

Art. 7. – (1) Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor are următoarele responsabilități:

- a) monitorizează impactul ecologic al infrastructurii pentru combustibili alternativi și verifică modul în care este respectată conformitatea cu standardele de mediu prevăzute în Regulament, prin structurile subordonate;
- b) asigură respectarea termenelor și eficiența proceselor administrative în cadrul procedurilor de reglementare a proiectelor de infrastructură pentru combustibili alternativi prin structurile subordonate;
- c) gestionează programe de economie circulară conform cu Strategia Națională pentru Economie Circulară aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1172/2022, în vederea modernizării flotelor de vehicule pentru consum sustenabil;

d) aplică măsuri sancționatorii instituțiilor publice, private, comunităților rurale și urbane care nu colectează selectiv, încurajând dezvoltarea bazei de resurse biologice din deșeuri pentru gaze net zero.

(2) Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației are următoarele responsabilități:

a) colaborează cu autoritățile administrației publice locale pentru a asigura integrarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în planurile de amenajarea teritoriului și urbanism, conform prevederilor Regulamentului;

b) colaborează cu autoritățile publice locale pentru a asigura implementarea uniformă și eficientă a infrastructurii de combustibili alternativi în vederea punerii în aplicare a prevederilor articolului 3 exclusiv în ceea ce privește nodurile urbane, ale articolului 4 lit.g) și h) și a articolelor 10-12 din Regulament;

c) pune la dispoziția Ministerului Energiei toate informațiile necesare pentru elaborarea raportării prevăzute de articolele 15 și 18 din Regulament, furnizate de către autoritățile locale, inclusiv date detaliate privind punctele de reîncărcare și realimentare instalate în zonele metropolitane, puterea de ieșire a acestora precum și puterea totală de ieșire, utilizarea acestora și progresele realizate în atingerea obiectivelor naționale, conform atribuțiilor specifice.

(3) Ministerul Economiei, Digitalizării, Antreprenoriatului și Turismului are următoarele responsabilități:

a) promovează tehnologiile inovatoare și sprijină sectorul industrial în tranziția către combustibili alternativi, conform Regulamentului ;

b) sprijină inițiativele industriale și tehnologice în domeniul combustibililor alternativi;

c) asigură prin instituțiile din coordonarea sa realizarea setului de norme, prescripții, reguli, instrucțiuni și ghiduri pentru dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi.

(4) Administrația Fondului pentru Mediu are următoarele responsabilități:

a) gestionează fondurile pentru proiectele ecologice, inclusiv infrastructura pentru combustibili alternativi, și asigură suportul financiar necesar;

b) finanțează programele de economie circulară, conform Strategiei Naționale pentru Economie Circulară, pentru modernizarea flotelor de vehicule pentru consum sustenabil și dezvoltarea bazei de resurse biologice din deșeuri pentru producția de gaze net zero;

c) oferă sprijin operațional pentru infrastructurile de alimentare cu combustibili alternativi, inclusiv prin subvenții și stimulente financiare.

(5) Administrațiile portuare maritime și fluviale- dezvoltă infrastructura pentru combustibili alternativi în porturile maritime și interioare din rețeaua centrală TEN-T și rețeaua globală TEN-T, conform articolelor 9 - 11 din Regulament.

(6) Consiliul Concurenței aplică legislația și politica în domeniul concurenței și ajutorului de stat, în vederea promovării și protejării procesului concurențial în domeniul infrastructurii pentru combustibili alternativi. În vederea exercitării acestui rol, la solicitarea Consiliului Concurenței, autoritățile publice și operatorii economici vor furniza în termen de cel mult 15

zile de la data solicitării, toate informațiile necesare pentru evaluarea mediului concurențial în domeniul infrastructurii pentru combustibili alternativi.

(7) Consiliul de supraveghere din domeniul naval, structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței, în calitate de autoritate de supraveghere din domeniul naval, potrivit OG nr. 22/1999 și de autoritate relevantă potrivit Regulamentului (UE) nr. 352/2017, își exercită competențele în ceea ce privește accesul la infrastructura de transport naval, respectiv la instalațiile care furnizează energie electrică de la mal, precum și în ceea ce privește nerespectarea prevederilor Regulamentului nr. 352/2017, având ca obiect obligațiile cu privire la accesul pe piață pentru furnizarea serviciului de buncheraj, precum și a condițiilor prevăzute la art. 3 din Regulamentul (UE) nr. 352/2017.

(8) Consiliul Național de Supraveghere din domeniul feroviar, structură fără personalitate juridică în cadrul Consiliului Concurenței, în calitate de organism de reglementare național unic, potrivit Legii nr. 202/2016, își exercită competențele în ceea ce privește accesul pe calea ferată la infrastructurile de servicii și tariful acestor servicii.

(9) Inspekția de Stat pentru Controlul Cazanelor, Recipientelor sub Presiune și Instalațiilor de Ridicat- ISCIR – elaborează, actualizează și supune aprobării, în conformitate cu prevederile legii, prescripții tehnice ce privesc condițiile și cerințele tehnice referitoare la instalații și echipamente și/sau la activități de construire, montare/demontare, instalare, punere în funcțiune, exploatare, utilizare, sudare și control nedistructiv, de supraveghere și verificare tehnică în utilizare, de revizie, de reparații și întreținere instalații și echipamente, puncte de reîncărcare și realimentare, după caz, conform standardelor de calitate și siguranță prevăzute de Regulament pentru echipamentele utilizate în infrastructura de combustibili alternativi.

(10) Compania Națională pentru Controlul Cazanelor, Instalațiilor de Ridicat și Recipientelor sub presiune - CNCIR S.A – efectuează verificările tehnice în vederea autorizării funcționării și verificările tehnice în utilizare pentru instalațiile și echipamentele prevăzute în anexele nr. 2 și 3 din Legea nr. 64/2008, utilizate în infrastructura de combustibili alternativi, asigurând conformitatea cu reglementările naționale și europene.

(11) Regia Autonomă „Registrul Auto Român” îndeplinește rolul de autoritate de omologare de tip a autovehiculelor electrice și pe hidrogen, asigurând conformitatea acestora cu standardele tehnice și de siguranță.

(12) Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – CNAIR S.A - administrează infrastructura rutieră și asigură dezvoltarea stațiilor de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele electrice și cu combustibili alternativi pe rețeaua rutieră TEN-T, aflată în administrare, prioritar pe autostrăzi și drumuri expres, conform art. 3 și a art. 4, alin. (1) lit. a) – f), alin. (2) – (9) din Regulament. Dezvoltarea stațiilor de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele electrice și cu combustibili alternativi pe rețeaua rutieră TEN-T, aflată în administrarea CNAIR se realizează ținând seama de îndeplinirea de către celelalte autorități competente a obiectivelor prevăzute de Regulament și prezenta ordonanță de urgență, prealabile competențelor și atribuțiilor CNAIR.

(13) Compania Națională de Transport al Energiei Electrice "TRANSELECTRICA" S.A. - gestionează rețeaua de transport a energiei electrice, asigurând stabilitatea și eficiența acesteia în contextul infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice, în conformitate cu prevederile Regulamentului și raportează către Autoritatea Națională de Reglementare în Domeniul Energiei toate datele și informațiile necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor art. 15 alin. (3) din Regulament.

(14) **Societatea Națională de transport de Gaze Naturale „TRANSGAZ” S.A.**- gestionează infrastructura de transport al gazelor naturale și a amestecurilor cu hidrogen, asigurând integrarea și funcționarea eficientă a acestora în conformitate cu Regulamentul.

(15) **Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor (ANPC)** - protejează drepturile consumatorilor în calitatea acestora de utilizatori finali persoană fizică în contextul serviciilor de reîncărcare și realimentare pentru vehiculele rutiere alimentate cu combustibili alternativi, asigurând transparența pentru informarea corectă a consumatorilor.

(16) **Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare în Informatică - ICI București** îndeplinește rolul de organizație de înregistrare a identificării (IDRO) care emite și gestionează coduri de identificare unică pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, în conformitate cu prevederile articolului 20 alin. (1) din Regulament.

(17) **Operatorii Zonali de Distribuție Energie Electrică** - soluționează cu celeritate și prioritate cererile solicitanților/beneficiarilor/investitorilor pentru studiile de soluții / racordare și alocarea capacității rețelei electrice pentru racordare și rezervarea sporului de putere necesar pentru funcționarea stațiilor de reîncărcare vehicule electrice pentru proiectele aflate pe rețeaua rutiera TEN-T.

(18) **Autoritatea Națională pentru Cercetare**, denumită în continuare *ANC*, promovează cercetarea și inovarea în domeniul combustibililor alternativi și al infrastructurii aferente, colaborând cu universități, precum și cu centre de cercetare și industrie pentru a dezvolta tehnologii noi și eficiente care să sprijine tranziția către o mobilitate sustenabilă.

Art. 8 – Operatorul de transport și de sistem și operatorii de distribuție ai energiei electrice au următoarele responsabilități:

- a) pune la dispoziția ANRE, în termen de cel mult 15 zile de la data solicitării, toate informațiile necesare pentru întocmirea evaluărilor prevăzute la articolul 15 alin. (3) și (4) din Regulament, în forma transmisă de ANRE către Ministerul Energiei.
- b) pune la dispoziția Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în termen de cel mult 15 zile de la data solicitării, toate informațiile necesare pentru stabilirea măsurilor necesare îndeplinirii obiectivelor prevederilor articolului 3, articolului 4, articolului 9, articolului 10 și articolului 12 din Regulament, într-un format stabilit la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Art. 9 – (1) Operatorii punctelor de realimentare și reîncărcare au următoarele obligații:

a) respectă cerințele și termenele prevăzute la articolul 5 și 7 din Regulament de a oferi utilizatorilor servicii de realimentare ad-hoc, fără a necesita un contract prealabil, în următoarele condiții:

- pentru punctele de realimentare accesibile publicului, prețurile practicate trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii;
- nu fac discriminări, prin prețurile percepute, între utilizatorii finali și furnizorii de servicii de mobilitate, nici între diferiții furnizori de servicii de mobilitate;
- nivelul prețurilor practicate poate fi diferit, dar numai dacă diferența este motivată în mod obiectiv.

b) asigură posibilitatea realimentării vehiculului la punctele de realimentare ad-hoc, având posibilitatea de a folosi pentru achiziție inclusiv un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune, conform prevederilor articolului 5 alin. (1) și ale articolului 7 alin. (1) din Regulament;

c) furnizează informații clare și transparente utilizatorilor cu privire la serviciile de realimentare, inclusiv prețurile, tarifele și disponibilitatea punctelor de realimentare cu hidrogen, conform prevederilor articolului 5 și 7 din Regulament;

d) respectă regulile de siguranță pentru noile tehnologii de combustibili alternativi, gestionează riscurile, în conformitate cu prevederile Regulamentului;

e) respectă prevederile prescripțiilor tehnice ISCIR aplicabile, în vederea asigurării funcționării în condiții de siguranță a instalațiilor/echipamentelor sub presiune și a instalațiilor de ridicat utilizate în infrastructura de combustibili alternativi, în acord cu bunele practici internaționale, asigurând conformitatea cu normele de siguranță stabilite la nivel național și european;

f) se supun procedurilor de verificare, autorizare și control conform legislației în vigoare, asigurând menținerea standardelor de operare și siguranță;

g) asigură conectarea digitală a punctelor de reîncărcare exploatate de ei și accesibilitatea pentru public;

h) respectă prevederile art. 5 alin. (1)-(6), alin. (8) –(9) și alin. (11) precum și prevederile art. 7 din Regulament;

i) asigură echiparea cu un cablu fix de reîncărcare a punctelor de reîncărcare cu curent continuu (CC) accesibile publicului, pe care le exploatează;

j) respectă cerințele referitoare la informarea utilizatorilor conform prevederilor articolului 19 din Regulament;

k) respectă prevederile articolului 20 alin. (2) din Regulament, în ceea ce privește punerea la dispoziție, gratuit, a datelor statistice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi pe care o exploatează sau privind serviciile legate inerent de această infrastructură, pe care le furnizează sau le externalizează;

l) asigură măsurile de siguranță pentru noile tehnologii de combustibili alternativi, în conformitate cu prevederile Regulamentului.

(2) Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen au obligația de a asigura conectarea digitală a punctelor de reîncărcare exploatate de ei și accesibilitatea pentru public și de a asigura echiparea cu un cablu fix de reîncărcare a punctelor de reîncărcare cu curent continuu (CC) accesibile publicului, pe care le exploatează și de a respecta cerințele prevăzute la art. 5 alin. (1)-(6), alin. (8) –(9) și alin. (11) și art. 7 din Regulament.

Art. 10. – (1) Constituie contravenție, în măsura în care încălcarea următoarelor prevederi nu sunt săvârșite în astfel de condiții încât să fie considerate, potrivit legii penale, infracțiuni, și se sancționează după cum urmează:

a) nerespectarea prevederilor articolului 5 alin. (1) și alin. (2) și articolul 7 din Regulament, referitoare la folosirea metodelor de plată larg acceptate fără a fi necesar un contract prealabil, cu amendă de la 10.000 lei la 15.000 lei;

b) nerespectarea prevederilor articolului 5 alin. (4) din Regulament referitoare la afișarea clară și transparentă a prețurilor și taxelor aplicabile, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei;

c) nerespectarea prevederilor articolului 5 alin. (5) din Regulament referitoare la punerea la dispoziție de către furnizorii de servicii de mobilitate, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare prevăzute, a tuturor informațiilor privind prețurile specifice sesiunii respective de reîncărcare prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei;

d) nerespectarea prevederilor articolului 5 alin. (7) și alin. (8) din Regulament referitoare la oferirea informațiilor corecte și actualizate privind tarifele și disponibilitatea punctelor de

reîncărcare și de a permite accesul la date într-un format deschis și standardizat, cu amendă de la 15.000 lei la 30.000 lei;

e) nerespectarea prevederilor articolului 5 alin. (10) și ale articolului 7 din Regulament, referitoare la accesibilitatea publicului într-un format ușor de utilizat, la datele de la punctele de reîncărcare, cu amendă de 7.000 lei la 20.000 lei;

f) nerespectarea prevederilor articolului 19 alin. (1) – (3) și alin. (5) din Regulament, referitoare la furnizarea de informații detaliate și accesibile despre serviciile de reîncărcare, inclusiv tarifele și disponibilitatea, utilizatorilor finali, cu amendă de la 20.000 lei la 40.000 lei.

(2) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) în relația dintre operatorul economic și consumatori persoană fizică, în calitate de utilizatori finali, se realizează de către reprezentanții împuterniciți ai Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor, care informează Ministerul Energiei cu privire la măsurile dispuse, în termen de 30 de zile de la constatarea și sancționarea contravențiilor.

(3) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor prevăzute la alin. (1) în relația dintre operatorul economic și consumatori în calitate de utilizatori finali persoană juridică se realizează de către reprezentanții împuterniciți ai Ministerului Finanțelor prin Agenția Națională de Administrare Fiscală.

Art. 11. –Contravențiilor prevăzute la art. 10 le sunt aplicabile dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 12. –(1) În termen de 30 zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 214 din 29 martie 2017, se abrogă.

(2) În termen de 30 de zile de la data definitivării procedurilor de evaluare de mediu, se aprobă prin hotărâre a guvernului, cadrul național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibili alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România.

(3) Până la aprobarea prin hotărâre a guvernului a cadrului național de politică pentru dezvoltarea pieței de combustibili alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante în România, autoritățile administrației publice centrale, companiile, autoritățile și instituțiile publice prevăzute la art. 8 din prezentul act normativ, precum și operatorii punctelor de realimentare și reîncărcare iau măsurile necesare organizării în conformitate cu prevederile prezentei ordonanțe de urgență.

(4) Prevederile art. 10 se aplică în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a hotărârii guvernului pentru aprobarea cadrului național de politică.

(5) În termen de 90 zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, ținând seama de complexitatea măsurilor prevăzute de Regulament, autoritățile administrației publice centrale, precum și autoritățile naționale și instituțiile cu rol de evaluare și control și/sau cu responsabilități în punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului, prevăzute în prezenta ordonanță de urgență, au obligația inițierii procedurilor de elaborare a proiectelor de acte normative de completare a dispozițiilor legale de organizare și funcționare, inclusiv prin modificarea structurii organizatorice și de personal, după caz, în scopul aplicării prevederilor Regulamentului și cadrului național de politică aferent.

PRIM-MINISTRU

Ilie Gavril BOLOJAN