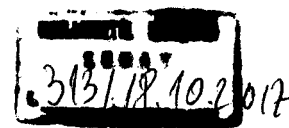




GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

1544
06.10.2017



Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă privind asigurarea infrastructurii de alimentare pentru vehicule electrice*, inițiată de domnul deputat PNL Glad-Aurel Varga împreună cu un grup de parlamentari PNL (Bp. 231/2017).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare crearea unei infrastructuri de alimentare pentru vehiculele electrice.

Astfel, se stabilește în sarcina autorităților administrației publice locale din localitățile cu peste 100.000 de locuitori și a autorităților administrației publice locale ale sectoarelor municipiului București, obligația de a realiza, până la 31 decembrie 2020, un număr minim de cinci puncte publice de reîncărcare pentru autovehiculele reîncărcabile electric, respectiv zece în cazul sectoarelor municipiului București, cu o capacitate de alimentare de 4 mașini fiecare.

De asemenea, o obligație similară este stabilită în sarcina stațiilor de distribuție a carburanților derivați din petrol, inclusiv a biocombustibililor pentru autovehicule, care au peste 16 pompe de alimentare, respectiv de a realiza minim 2 puncte publice cu o capacitate de 2 mașini fiecare.

Potrivit inițiativei legislative, finanțarea realizării infrastructurii se realizează din bugetul fondului pentru mediu (50%) și din bugetul local (50%).

Potrivit *Expunerii de motive „Prin ratificarea Acordului de la Paris la Convenția-cadru a Organizațiilor Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, semnat la 22 aprilie 2016, România s-a angajat să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 43% până în 2030 față de 2005 în activități din domeniul energetic, producție și prelucrare a metalelor feroase și neferoase, industria mineralelor, industria chimică (obiectiv unic la nivelul UE, conformarea intră în responsabilitatea operatorilor economici) și să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 2% până în 2030 față de 2005 în sectoare ca transport, agricultură, construcții, gestiunea emisiilor din deșeuri (obiectiv la nivel de stat membru, conformarea intră în responsabilitatea statului). La un de la semnarea Acordului de la Paris, România se află pe penultimul loc în ceea ce privește eforturile pentru combaterea schimbărilor climatice. 25% din emisiile de gaze cu efect de seră ale Europei se datorează transporturilor – una din cauzele principale ale poluării aerului”*.

II. Observații

1. Precizăm că Secretariatului General al Guvernului coordonează un grup de lucru interministerial format din reprezentanți ai Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene, Ministerului Mediului, Ministerului Energiei, Ministerului Finanțelor Publice, Ministerului Afacerilor Externe și Ministerului Justiției.

Acest grup interministerial are ca obiectiv elaborarea unui proiect denumit *„Cadrul Național de Politică pentru Dezvoltarea Pieței în ceea ce privește Combustibilii Alternativi în Sectorul Transporturilor și pentru Instalarea Infrastructurii relevante în România”*, care urmează să fie aprobat prin hotărâre de Guvern.

Cadrul național de politică în acest domeniu reprezintă un obiectiv prevăzut în Strategia europeană de transport durabil. Aceasta prevede faptul că o politică de transport sustenabilă ar trebui să facă față intensității traficului și nivelurilor de congestie crescânde, zgomotului și poluării și să sprijine folosirea modurilor de transport mai puțin agresive față de mediul înconjurător, precum și internaționalizarea costurilor sociale și ambientale.

Proiectul care va reglementa cadrul național de politică se află în faza finală a elaborării sale și este în conformitate cu prevederile art. 3 din *Directiva nr. 2014/94/UE*. Astfel, acesta conține:

- evaluarea situației prezente în raport de tipurile de combustibili alternativi, aglomerările urbane și rețeaua europeană de transport (TEN-T);
- obiectivele de politică națională (industriale, energetice și de mediu);
- măsurile destinate asigurării atingerii obiectivelor de politică națională (stimulente directe, fiscale și nefinanciare).

2. Menționăm că inițiativa legislativă propune înființarea unor puncte de reîncărcare, fără să aibă în vedere și punctele de realimentare (instalații de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil, cu excepția gazului natural lichefiat (GNL), prin intermediul unei instalații fixe sau mobile).

De asemenea, precizăm că inițiatorii nu au pus la dispoziție rezultatele unui studiu din care să reiasă necesitatea creării unui număr de 5 stații cu o capacitate de 4 mașini și nici nu au fost precizate sursele bugetare din care autoritățile locale pot realiza aceste investiții conform art.¹ 21 din *Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, republicată, cu modificările ulterioare*.

3. *Legea nr. 34/2017*² transpune *Directiva nr. 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibilii alternativi* creând, astfel, cadrul legal necesar pentru dezvoltarea acestui segment.

De asemenea, această transpunere a *Directivei nr. 2014/94/UE* are scopul de a reduce la minimum dependența de petrol și de a atenua impactul transporturilor asupra mediului.

Totodată, *Legea nr. 34/2017* stabilește cerințe minime privind crearea infrastructurii pentru combustibili alternativi, inclusiv punctele de reîncărcare destinate vehiculelor electrice și punctele de realimentare cu gaz natural comprimat, gaz natural lichefiat și hidrogen, care urmează să fie puse în aplicare prin intermediul cadrelor naționale de politică și

¹ În cazurile în care se fac propuneri de acte normative care conduc la diminuarea veniturilor bugetare, se va elabora fișa financiară potrivit prevederilor art. 15 din *Legea nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare*, care trebuie să îndeplinească cel puțin una dintre următoarele condiții:

a) să aibă avizul Ministerului Finanțelor Publice și al Consiliului fiscal, conform căruia impactul financiar a fost luat în calcul în prognoza veniturilor bugetare și nu afectează țintele bugetare anuale și pe termen mediu;

b) să fie însoțită de propuneri de măsuri de compensare a impactului financiar respectiv, prin majorarea altor venituri bugetare.

² privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

specificații tehnice comune pentru astfel de puncte de reîncărcare și de realimentare, precum și cerințe privind informarea utilizatorilor.

Din analiza coroborată a *Expunerii de motive* cu textul inițiativei legislative rezultă faptul că aceasta urmărește să stabilească măsuri pentru realizarea de puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice. Or, aceste măsuri reprezintă doar o parte din elementele obligatorii ale cadrului național de politică, astfel cum rezultă din art. 3, 4, 7 și Anexa I la *Directiva nr. 2014/94/UE*.

Din acest punct de vedere, inițiativa legislativă nu îndeplinește condițiile minime stabilite de *Directiva 2014/94/UE*, în ceea ce privește cadrul național de politică.

4. Potrivit **art. 4** din inițiativa legislativă, finanțarea infrastructurii de alimentare pentru vehicule electrice se realizează 50% din bugetul local și 50% din bugetul Fondului pentru mediu.

Potrivit prevederilor art. 14 alin. (5) din *Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare*, „După aprobarea bugetelor locale pot fi aprobate acte normative cu implicații asupra acestora, dar numai cu precizarea surselor de acoperire a diminuării veniturilor sau a majorării cheltuielilor bugetare aferente exercițiului bugetar pentru care s-au aprobat bugetele locale respective”.

Autoritățile administrației publice locale administrează sau, după caz, dispun de resurse financiare, precum și de bunurile proprietate publică sau private ale comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, în conformitate cu *principiul autonomiei locale*.

Totodată, menționăm faptul că infrastructura de alimentare pentru combustibili alternativi poate fi finanțată din mai multe surse (nu doar din Fondul pentru Mediu), un exemplu fiind programele finanțate de Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene.

Pe de altă parte, în conformitate cu prevederile art. 13 alin. (1¹) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 196/2005 privind Fondul pentru mediu, cu modificările și completările ulterioare*, „Categoriile de beneficiari și metodologia de finanțare care prevede analiza, selectarea, aprobarea, implementarea proiectelor-pilot și programele-pilot pentru protecția mediului prevăzute la alin. (1) se stabilesc prin ghidul de finanțare aferent fiecărui program sau proiect, care se elaborează de Administrația Fondului pentru Mediu și se aprobă prin ordin al conducătorului autorității publice centrale pentru protecția mediului.

Totodată, menționăm că prin *Ordinul ministrului mediului, apelor și pădurilor nr. 1559/2016, cu modificările și completările ulterioare*, a fost aprobat *Ghidul de finanțare a Programului privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in*.

Acest Ghid constituie un suport informativ cu rolul de a furniza informații esențiale privind derularea Programului, program finanțat din Fondul pentru mediu, conform prevederilor *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 196/2005*.

De asemenea, potrivit prevederilor art. 13 alin. (10) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 196/2005*, finanțarea din Fondul de mediu se face cu respectarea legislației privind ajutorul de stat, Administrația Fondului parcurgând toate procedurile, conform legislației naționale și comunitare în domeniu.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate la pct. II, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,

Mihai TUDOSE
PRIM-MINISTRU

Domnului senator **Călin-Constantin-Anton POPESCU-TĂRICEANU**
Președintele Senatului