

DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ

**MĂSURI DE SPRIJINIRE A
UTILIZĂRII COMBUSTIBILULUI TIP
GPL ÎNTR-O SERIE DE STATE
MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE**

studiu documentar

august 2021

Lucrările elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă au caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

Documentele legislative oficiale au fost consultate în limba de origine, iar traducerea informațiilor relevante selectate nu reprezintă o traducere oficială, fiind furnizată ca un mijloc de înțelegere a unui document original, scris în altă limbă.

Baza de date cuprinzând totalitatea studiilor elaborate de Direcția studii și documentare legislativă poate fi accesată prin intermediul paginii de Intranet a Camerei Deputaților la adresa: <http://www.cdep.ro/infoparl/dip.studii?par1=2021>

Documentare și sinteză: Dan Alexandreanu
Consilier parlamentar - Direcția studii și documentare legislativă
Palatul Parlamentului, str. Izvor nr.2-4, sect.5, București
Tel: 021.316.03.65; 021.414.13.50/ 51, Interior 1350/1349, camera 5070
E-mail: doc@cdep.ro

CUPRINS

INTRODUCERE	4
MĂSURI DE SPRIJINIRE APLICATE ÎN UNELE STATE MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE	5
BULGARIA	5
CEHIA	6
FRANȚA	6
GERMANIA	7
GRECIA	Error! Bookmark not defined.
ITALIA	9
LITUANIA	10
POLONIA.....	10
PORTUGALIA	11
SPANIA	12
ȚĂRILE DE JOS.....	13
BIBLIOGRAFIE/ WEBOGRAFIE	14

Introducere

La nivel global, pentru înlocuirea combustibililor poluanți (benzină și motorină) au fost dezvoltate o serie de combustibili alternativi: gazul natural comprimat (GNC), gazul petrolier lichefiat (GPL), hidrogenul, combustibilii pe bază de alcool sau bateriile electrice¹.

GPL-ul sau autogazul este considerabil mai bun pentru mediu decât combustibilul utilizat în cazul mașinilor pe benzină sau diesel, Directiva europeană privind calitatea combustibilului² plasând GPL-ul ca parte a soluției pentru decarbonizarea sectorului transporturilor în Europa, deoarece motorina are emisii de CO₂ cu 29,2% mai mari decât GPL-ul, iar benzina cu 26,8% mai mari.

Valorile pentru particulele fine - care sunt responsabile pentru mii de decese timpurii și pentru incidența mare a cazurilor de boli cardiovasculare - sunt de 120 de ori mai mari pentru vehiculele diesel, iar noxele NO_x sunt de 20 de ori mai mari.

Un alt studiu realizat în condiții mult mai exigente, mai apropiate de mediul real de circulație, prin repetarea de teste aplicate în diferite scenarii, a sintetizat că GPL-ul e mai puțin nociv comparativ cu benzina, în următoarele proporții³:

- cu 30% mai puține emisii de monoxid de carbon (CO) în oraș, respectiv cu 10% mai puține la drum lung, în afara orașelor;
- cu 30% mai puține emisii de hidrocarburi (HC) în oraș, respectiv cu 51% mai puține la drum lung;
- cu 41% mai puține emisii de oxizi de azot (NO_x) în oraș, respectiv cu 77% mai puține la drum lung;
- cu 10% mai puține emisii de dioxid de carbon (CO₂) în oraș, respectiv cu 11% mai puține la drum lung.

¹ <http://www.air-quality.org.uk/26.php>

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=LEGISSUM%3A128077>

³ <https://www.glpautogas.info/es/index204.html>

Avantajele utilizării GPL în comparație cu motorina sunt următoarele:

- avantajul *economic*: o parte a motorinei este înlocuită cu GPL, diferența de preț fiind semnificativă. Studiile relevă că, în amestec, performanța motorului crește și consumul general scade, în funcție de prețul combustibilului, economiile fiind de circa 20-30%;

- avantajul *ecologic*: GPL asigură utilizarea unei cantități mai mari de motorină în procesul de carburare, astfel încât arderea va fi mai completă, ceea ce are ca rezultat reducerea de deșeuri în atmosferă;

- emisiile de NO_x: reducerea emisiilor de azot, responsabile pentru problemele respiratorii, este de aproximativ 60-70%;

- emisiile de CO₂: reducerea este mai moderată în acest caz, dar poate ajunge la un procent de 25%.

De asemenea, prin consumul de GPL aerul nu este contaminat cu vapori de benzen și butadienă, iar în timp, o dată cu uzura mașinii și cu depunerile din motor, emisiile nu cresc, așa cum se întâmplă la mașinile echipate cu motoarele diesel și benzină.

Măsuri de sprijinire aplicate în unele state membre ale Uniunii Europene

BULGARIA

Principalul stimulent pentru utilizarea GPL este reprezentat de o rată scăzută a accizei în raport cu alți combustibili. Rata a fost menținută constantă la valoarea de 0,184 leva/litru pentru o perioadă de câțiva ani.

La nivelul anului 2017, 13% dintre mașinile înmatriculate în Bulgaria utilizează instalații GPL.

CEHIA

Doar 3% (la nivelul anului 2017) dintre mașinile aflate în circulație utilizează instalații GPL. Singura politică guvernamentală de sprijinire a acestui tip de combustibil este aplicarea unei accize foarte scăzută în comparație cu benzina și motorina. Taxa a fost constantă - 3,93 coroane/kg (2,16 coroane/litru) din anul 2004 până în anul 2017.

FRANȚA

Gazul petrolier lichefiat reprezintă doar aproximativ 0,2% din consumul total de combustibilul auto și 2% din consumul total de GPL din țară.

Există o serie de măsuri aplicabile pentru a încuraja utilizarea autogazului. Până la sfârșitul anului 2010, măsura principală a fost acordarea unui credit de 2.000 de euro pentru achiziționarea unui vehicul cu instalație GPL, care să aibă emisii de CO₂ mai mici de 136 g/km sau pentru conversia vehiculelor alimentate cu benzină cu emisii mai mari de 155 g/km. Acest stimulent, care a fost în vigoare de câțiva ani, a fost eliminat din motive bugetare în anul 2011.

În locul său a fost introdus un sistem de bonusuri și penalități ecologice bazate pe emisiile vehiculelor. Astfel, cumpărarea unui vehicul nou cu emisii reduse, inclusiv unul alimentat cu GPL, beneficia de acordarea unei subvenții în numerar în momentul cumpărării. Pragul bonusului a fost redus progresiv în perioada 2012-2017. De la data de 1 ianuarie 2018 subvenția se aplică numai mașinilor electrice, fiind în cuantum de 6.000 de euro.

Cealaltă măsură fiscală aplicată a fost reprezentată de scutirea parțială sau completă de taxa de înmatriculare pentru vehiculele alimentate cu GPL. Măsura se aplica și pentru celelalte tipuri de combustibil neconvențional (GNC, alcool, baterii electrice). Întreprinderile puteau să recupereze în proporție de 100% TVA-ul la

achizițiile de combustibil de tip GPL, comparativ cu 80% pentru motorină și 10% pentru benzină.

În 2016, guvernul francez a revizuit sistemul de clasificare a vehiculelor conform emisiilor poluante. Vehiculele care folosesc GPL sunt incluse în a doua categorie cea mai puțin poluantă (prima, sau categoria 0, cuprinde numai vehiculele electrice și mașinile alimentate cu hidrogen), indiferent de data de înmatriculare a acestora. Această clasificare este destinată utilizării de către autoritățile locale în implementarea măsurilor de acordare a permiselor de parcare și de circulație în anumite zone, în perioadele de poluare severă a aerului.

În ianuarie 2018, guvernul a lansat un nou sistem de stimulare pentru a încuraja proprietarii de autoturisme (private și comerciale) camionete și camioane să înlocuiască vehiculele vechi, poluante (mai vechi de anul 1996, în cazul vehiculelor cu motoare alimentate cu benzină și de anul 2001 pentru cele cu motorină) cu vehicule (în principiu noi) care emit mai puțin de 130 g CO₂/km (vehiculele cu alimentare GPL fiind cuprinse în acest program).

O serie de reglementări locale prevăd că vehiculele alimentate cu GPL pot beneficia de parcare gratuită sau cu tarife reduse în unele orașe. Agenția pentru mediu și Asociația națională a vehiculelor verzi au semnat un parteneriat în acest sens, în martie 2016.

GERMANIA

Ponderea autogazului în consumul total de combustibil auto a scăzut de la un vârf de 1,0% la începutul anilor 2010 la aproximativ 0,7% în anul 2018. Guvernul federal german susține, însă, utilizarea autogazului în mare parte prin stimulentele fiscale de care beneficiază acest tip de combustibil. Rata accizei la GPL este de 9,2 eurocenți/l, față de 47 de eurocenți/l pentru motorină și de 65,5 eurocenți/l pentru benzină. În acest fel, prețul autogazului la pompă reprezintă 40% din prețul benzinei și 47% din cel al motorinei.

În iunie 2017, Comisia de finanțe a Bundestag-ului german a aprobat prelungirea angajamentului, adoptat inițial în 2006, privind menținerea valorii accizei pentru GPL mult sub cea a celorlalți combustibili până la sfârșitul anului 2022. Cu toate acestea, acciza a început să crească în fiecare an cu 20% începând cu anul 2019, și va ajunge la un nivel de 409 euro/tonă în 2023 (20,9 eurocenți/l), dar acest nivel este încă mult sub cel perceput pentru motorină și benzină.

Nu se aplică alte stimulente legate de vehiculele pe GPL în Germania. La nivel local, în unele landuri au fost ridicate restricțiile de parcare ale acestor vehicule în garajele subterane.

Vehiculele electrice sunt acum în centrul atenției datorită măsurilor luate de guvernul german pentru decarbonizarea sectorului transporturilor. Se acordă subvenții de 3.000 euro pentru vehiculele hibride plug-in și de 4.000 euro pentru vehiculele electrice pe baterie.

GRECIA

Autogazul reprezintă aproximativ 5% din total consumul de combustibil rutier în Grecia și 47% din consumul total de GPL.

Acciza pentru autogaz este considerabil mai mică decât cea pentru benzină și motorină, în ciuda unei creșteri în anul 2012 de la 125 euro la 330 euro/t (de la 6,8 la 17,8 eurocenți/l) și la 430 euro/t (23,2 eurocenți/l) în anul 2017.

Prețul cu achiziție al autogazului este semnificativ mai mic decât cel pentru motorină și benzină, prețul la pompă pentru GPL reprezentând 54% din prețul benzinei și 65% din cel al motorinei.

Experții consideră că politicile guvernamentale în Grecia au avut tendința de a favoriza motorina - principalul concurent al autogazului. În plus, față de reducerea accizei de la începutul deceniului, o nouă măsură aplicată în 2011 a ridicat interdicția de deplasare a vehiculelor diesel în Atena și Salonic, cu condiția ca acestea să respecte standardele Euro 5 sau 6. Rezultatul acestor măsuri a fost acela de a crește vânzările de mașini diesel și de a limita conversia pe GPL sau GCN.

ITALIA

GPL-ul reprezintă aproximativ 5% din cererea totală de combustibil auto. În ultimii ani, preocupările privind protecția mediului au reprezentat principala rațiune privind sprijinirea acestui tip de combustibil. Guvernul central și autoritățile locale au încurajat utilizarea GPL-ului printr-o serie de măsuri care cuprind taxe favorabile pentru combustibil, acordarea de stimulente pentru achiziționarea de vehicule „curate” și reglementări de circulație.

Autogazul beneficiază de un avantaj important în ceea ce privește acciza, fiind cu 58 de eurocenți/l mai ieftin față de benzină și cu 47 de eurocenți/l față de motorină. Ca urmare, prețul la pompă pentru GPL, în 2017, a reprezentat 41% din prețul benzinei și 46% din cel al motorinei.

În mai 2014, au fost reintroduse granturi pentru achiziționarea de mașini cu instalații GPL sau alți combustibili alternativi, care să nu depășească valori de emisii pentru CO₂ de 120 g/km pentru mașinile utilizate de firme (cu o activitate de minim 10 ani) și de 95 g/km pentru persoanele fizice. Grantul a fost limitat la 20% din costul total al vehiculului (înainte de impozitare) până la maxim de 4.000 de euro pentru autoturismele cu emisii cuprinse între 51 și 95 g/km și de 2.000 de euro pentru cele achiziționate de companii, cu emisii cuprinse între 96 și 120 g/km.

De atunci, schema a fost modificată și redusă în mod semnificativ. De la 64 de milioane de euro, în anul 2016, bugetul a fost redus la 1,8 milioane de euro, granturile acordate fiind cuprinse între 500 și 750 de euro/vehicul și limitate la anumite tipuri de mașini.

Unele inițiative locale pentru promovarea transportului mai curat sunt aplicabile și pentru combustibilii neconvenționali. De exemplu, regiunea Emilia-Romagna, din nordul Italiei, oferă granturi de până la 2.500 de euro pentru cumpărarea de flote de vehicule pentru întreprinderile mici și mijlocii. Scopul programului „Ecobonus” este acela de a înlocui vehiculele diesel comerciale ușoare de până la 3,5 tone, care îndeplinesc numai standardul Euro-3, cu vehicule bi-combustibil Euro-6.

Regiunea Lombardia a alocat 1,8 milioane de euro pentru 2018 și 6 milioane de euro pentru anul 2019, acordând subvenții pentru înlocuirea celor mai poluante vehicule. De asemenea, regiunea Friuli Venezia Giulia a acordat subvenții de până la 3.000 de euro pentru casarea vehiculelor vechi pe motorină și benzină (4.000 de euro pentru vehicule hibride și 5.000 de euro pentru vehicule electrice).

În multe regiuni ale Italiei, vehiculele pe autogaz beneficiază, de asemenea, de o reducere a nivelului rovinetelor, care depinde de puterea motorului și de emisiile de CO₂, fiind acordate reduceri semnificative.

LITUANIA

Autogazul reprezintă aproximativ 6% din necesarul de combustibil pentru automobile. Utilizarea acestui tip de combustibil este încurajată numai printr-un stimulent puternic privind acciza. Aceasta este de 16 eurocenți/l, reprezentând o treime din cea pentru benzină și aproximativ jumătate din cea pentru motorină, nivel care nu a fost modificat din anul 2011. Astfel, prețul la pompă reprezintă 48% din prețul benzinei și 53% din cel al motorinei.

POLONIA

Potrivit statisticilor Eurostat, Polonia se află pe locul I în Europa în ceea ce privește numărul de mașini care utilizează GPL. Urmează Lituania, cu doar 9%, iar alte șase țări - Malta, Luxemburg, Estonia, Finlanda, Cipru și Danemarca - au mai puțin de 1% din mașinile cu combustibil alternativ⁴.

Succesul GPL-ului în Polonia este rezultatul unei accize avantajoase față de cele aplicate pentru benzină și motorină, ceea ce asigură un preț relativ mic de combustibil la pompă. Prețul la pompă pentru autogaz în 2017 a fost cu 45% mai mic decât cel al benzinei și cu 47% mai mic decât cel al motorinei.

⁴ <https://auto-gas.net/mediaroom/poland-has-the-highest-percentage-of-alternative-fuel-vehicles-in-the-eu/>

Nu există subvenții pentru conversia vehiculelor la combustibili alternativi și nici pentru instalarea infrastructurii de distribuție și realimentare, dar controalele mai stricte asupra emisiilor, în special la vehiculele diesel, poate fi o cauză a trecerii la un combustibil mai curat.

PORTUGALIA

Autogazul reprezintă mai puțin de 1% din numărul total de vehicule din Portugalia. Ca și în cazul altor țări, o acciză scăzută este principalul stimulent guvernamental pentru autogaz. Acciza s-a ridicat la 25,3 eurocenți/l în 2017, de aproape patru ori mai mică decât cea pentru benzină și de trei ori mai mică decât cea pentru motorină.

Nu sunt disponibile subvenții acordate de guvernul central sau autoritățile locale pentru transformarea vehiculelor pe benzină în vehicule cu autogaz, dar au fost adoptate norme care să faciliteze utilizarea GPL și GNC. Legea 13/2013 stabilește o serie de standarde tehnice pentru conversia și autorizația acordată vehiculelor pentru utilizarea parcărilor subterane⁵.

Astfel, vehiculele alimentate cu GPL ale căror componente au fost omologate și instalate în conformitate cu regimul legal pot fi parcare în parcările închise sau aflate sub nivelul solului. Vehiculele alimentate cu GPL ale căror componente nu au fost omologate și instalate în conformitate cu normele legale nu pot parca în parcări închise, cu excepția cazului în care acestea au aerisire naturală prin deschideri la nivelul acoperișului și podelei, care permit degajarea spre exterior a unor eventual scurgeri de gaz.

Activitățile de fabricație, adaptare și reparare a autovehiculelor alimentate cu GPL și GN pot fi desfășurate numai în unități specifice în acest scop, controlate de Institutul de mobilitate și transport.

⁵ <https://dre.pt/pesquisa/-/search/258281/details/maximized>

În anul 2017, guvernul a publicat un plan național de acțiune pentru combustibilii alternativi, prin care a proiectat o creștere a infrastructurii necesară alimentării cu GPL, respectiv creșterea cu 15% a numărului de stații de alimentare.

SPANIA

GPL-ul reprezintă doar 0,2% din combustibilul utilizat pentru transport. Principala formă de sprijin politic pentru autogaz este reprezentată de o acciză relativ scăzută pentru acest tip de combustibil. Până în anul 2011, GPL-ului nu i se aplica niciun tip de acciză. O taxă de 3,2 eurocenți/l a fost introdusă în 2012, aceasta având același nivel până la începutul anului 2018. Chiar dacă a mai crescut în ultima perioadă, prețul la pompă al GPL-ului este cu 43% mai mic decât prețul motorinei și cu 48% mai mic decât cel al benzinei.

Până în prezent, alte măsuri ale guvernului central au vizat încurajarea autogazului prin acordarea de stimulente periodice pentru un transport curat în general.

În anul 2017 a fost lansat plan anul *MOVEA*, pentru promovarea vehiculelor curate. Bugetul pentru 2017 a fost de 1,5 milioane de euro, utilizat în parte pentru finanțarea cu până la 2.750 euro a conversiei vehiculelor de la motorină la GPL. Planul a fost înlocuit în 2018, prin programul anul *MOVALT*, bugetul ajungând la 20 de milioane de euro.

Regiunile și provinciile au aplicat programe de sprijinire a autogazului și a altor combustibili alternativi. De exemplu, în 2017, orașul Madrid a lansat o schemă pentru a încuraja modificarea a 1.000 de mașini pe benzină în vehicule pe autogaz, prin acordarea unei subvenții de 200 euro/vehicul proprietarului și a încă 200 de euro atelierului unde se efectuează conversia.

Guvernul regiunii Castilla-La Mancha a alocat la mijlocul anului 2018 a unei sume de 500.000 euro, subvenții pentru trecerea vehiculelor pe GPL, GPN sau hidrogen. De asemenea, Guvernul insulelor Baleare a lansat o schemă prin care oferă o subvenție de 800 euro pentru proprietarii de taxiuri care montează instalații

GPL. Firma *Repsol* a oferit un voucher de aceeași valoare pentru achiziționarea de combustibil în perioada martie - iunie 2018 pentru a spori interesul pentru această schemă.

O altă măsură importantă care favorizează din ce în ce mai mult preocupările privind utilizarea de autogaz este reprezentată de restricțiile de trafic. La începutul anului 2017, Autoritatea Generală de Transport a început să implementeze un sistem de etichetare a vehiculelor bazat pe emisii. În cadrul sistemului, autovehiculele electrice sunt clasificate în categoria „zero emisii”; vehiculele hibrid și cele pe GNC/GNL sunt clasificate în categoria „ECO”, iar cele care îndeplinesc criteriul Euro-6 sunt în categoria C. Autoritățile municipale pot restricționa sau interzice intrarea în zonele dens populate a anumitor vehicule în funcție de categoria emisiilor. De exemplu, autoritățile municipale din Madrid, în caz de poluare severă, pot interzice accesul tuturor vehiculelor în zona centrală a orașului, altele decât vehiculele „ECO” și „zero emisii”.

ȚĂRILE DE JOS

Autogazul reprezintă 1,5% din cererea totală de combustibil rutier din țară. Guvernul a menținut o politică de încurajare a utilizării GPL prin stimulente fiscale pentru acest tip de combustibil de mulți ani. Acciza pe autogaz a fost majorată aproape în fiecare an între 2007 și 2013, dar în termeni absoluți este mult mai mică decât valorile pe benzină și motorină. În anul 2017, nivelul accizei a fost de 18,6 eurocenți/l, comparativ cu 49,3 eurocenți/l la motorină și de 77,8 eurocenți/l la benzină.

Bibliografie / webografie

- https://www.multiconsultgroup.com/assets/LPG-for-Cooking-in-Developing-Countries_Report-by-Multiconsult.pdf
- <https://www.glpautogas.info/es/precio-gas-licuado-vehicular-glp-autogas-lp.html>
- <https://www.thefirstnews.com/article/poland-leads-the-way-with-highest-percentage-of-alternative-fuel-cars-in-eu-8353>
- <https://www.eafo.eu/countries/european-union/23640/incentives>
- <https://www.liquidgaseurope.eu/images/publications/Autogas-Incentive-Policies-report-2018.pdf>
- <http://www.air-quality.org.uk/26.php>
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=LEGISSUM%3AI28077>
- <https://www.glpautogas.info/es/index204.html>
- <https://auto-gas.net/mediaroom/poland-has-the-highest-percentage-of-alternative-fuel-vehicles-in-the-eu/>
- <https://dre.pt/pesquisa/-/search/258281/details/maximized>