



CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)
Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)

Biroul permanent al Senatului

Bp. 70. / 16.03.2023.

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL	
INTRARE	Nr. 1549
IEȘIRE	
Ziua 04	Luna 03 2023

AVIZ

referitor la propunerea legislativă privind integrarea

~~hidrogenului din surse regenerabile și cu emisii reduse de carbon în~~

Biroul permanent al Senatului

~~sectoarele industriei și al transporturilor (b70/15.02.2023)~~

L. 163. / 27.03.2023.

În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea

Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative privind integrarea hidrogenului din surse regenerabile și cu emisii reduse de carbon în sectoarele industriei și al transporturilor (b70/15.02.2023)*.

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

În temeiul art. 5 lit. a) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în ședința din data de 7.03.2023, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.86/17.05.2022, avizează **FAVORABIL** prezentul proiect de act normativ cu **propunerile de modificare** prevăzute în anexă și cu următoarele **observații**:

- pentru o mai bună corelare a acestei propuneri legislative cu alte reglementări în vigoare, se impune analizarea și, eventual, crearea unui cadru legislativ relevant din perspectivă fiscală care să reglementeze tratamentul proceselor de producție, depozitare, transport, comercializare și distribuție a hidrogenului, precum și, după

caz, modalitatea de taxare a acestui produs ce va crea bariere în demararea proceselor necesare realizării obiectivelor strategiei UE privind hidrogenul;

- date fiind importanța domeniului și efectele pe termen lung ale unei astfel de propuneri legislative, se impune consultarea tuturor factorilor din sfera industrială ce pot fi implicați într-un astfel de proiect;
- hidrogenul, cu atât mai mult cel produs din surse fosile (așa-numitul hidrogen albastru) ar putea avea un impact negativ asupra mediului mai mare decât beneficiile de decarbonizare pe care le propune¹;
- propunerea legislativă transpune doar parțial directiva privind piețele comune pentru gaze naturale, regenerabile și hidrogen, care se referă la crearea unei piețe competitive, stabilește reguli pentru consumatori și piața retail, dar și pentru ceilalți jucători din piață, precum companiile de transport și distribuție, crearea de rețele de hidrogen și hub-uri regionale;
- inițiativa legislativă nu creează un cadru legal pentru producția, transportul, stocarea și furnizarea hidrogenului necesar pentru proiectele deja propuse de România;
- propunerea legislativă este prea punitivă ca design. Se pune un accent prea mare pe amenzi și deloc pe stimulente/ facilități/ beneficii pentru cei care vor fi *first movers* /*early adopters*. O strategie mai bună ar putea consta în instituirea de prevederi pentru procese de autorizare rapidă sau un set de facilități/ stimulente pentru proiecte-pilot sau pentru primele proiecte demonstrative (industrie în primul rând, dar și transport), în special dacă se dorește crearea de ecosisteme de producție-consum hidrogen (ex.: hidrogen valleys/ hydrogen hubs). În același timp, chiar și elementele punitive sunt susceptibile de a nu determina schimbări în comportamentele furnizorilor de combustibili, întrucât cuantumul amenzilor este prea mic;
- în ceea ce privește art. 2:
 - selecția codurilor CAEN pentru definirea consumatorilor industriali de hidrogen este mult prea largă. Obligația de utilizare a hidrogenului în sectorul industrial ar trebui să se limiteze la acei operatori pentru care hidrogenul este indispensabil în activitatea curentă sau pentru care decarbonarea nu este fezabilă fără hidrogen

¹ <https://bankwatch.ro/hidrogenul-il-vrem-la-noi-acasa-fezabilitate-riscuri-si-impact-asupra-mediului/>
https://www.futures4europe.eu/post/is-hydrogen-that-good-for-the-climate?postId=57e0bed2-62c7-4612-b0a8-6df31dd6dfe9&utm_campaign=399fc939-72b6-44be-affa-c7e7edab12fc&utm_source=so&utm_medium=mail&utm_content=12209fff-66ed-4b48-8703-059e10904138&cid=0c26e645-e663-4af9-b85c-7bf23df6e980&fbclid=IwAR0q2Okk7KbJZ3RML-zbkmyoX9JCEmW3N3rvzLzWNFGSeHfnE5XvEaZHdJU

(exemplu producători de îngrășăminte, metal, beton). Poate fi consultat în acest sens memorandumul pentru Directiva pentru hidrogen, punctul 1, 1.1;

- sunt incluse definiții deficitare. Definiția dată pentru "hidrogen regenerabil" și cea pentru "hidrogen cu emisii reduse de carbon" este aproape identică (pag. 12 din propunerea legislativă). Ar trebui să rezulte mult mai clar care este diferența dintre hidrogenul verde și cel low-carbon. De exemplu, ar trebui să se înțeleagă că hidrogenul regenerabil este cel obținut prin electroliza apei folosind electricitate (obținută din SRE - inclusiv măsurarea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră ale curentului electric folosit, mai ales dacă este luat din rețea) vs. hidrogen low-carbon, care e obținut prin SMR (steam methane reforming) cu CCS (captare și stocare carbon). De asemenea, poate fi îmbunătățită formularea cu privire la pragul de 70% gaze cu efect de seră. În acest sens, poate fi reformulat astfel: „*Hidrogen obținut din ... și care reduce emisiile de gaze cu efect de seră cu cel puțin 70% în raport cu combustibilii fosili folosiți în prezent*”;

- în ceea ce privește prevederea de la art. 3 alin. (1):
 - hidrogenul ar trebui utilizat doar în sectoarele de transport, greu de electrificat precum aviația sau maritim, camioane de cursă lungă, etc. Acest articol deschide calea pentru hidrogen în întreaga piață a transporturilor. Hidrogenul în transporturi ar trebui promovat în urma unei analize de impact specifice. În plus, pragurile minime prevăzute în propunerea legislativă, de utilizare a hidrogenului în transporturi, ar trebui să vină la pachet cu un termen limită ca ANRE să dezvolte legislația secundară aferentă acestei noi piețe;
- în ceea ce privește prevederea de la art. 12 alin. (1):
 - ar trebui ca și hidrogenul cu emisii reduse de carbon să fie supus unei evaluări pe întreg ciclul de viață, incluzând și emisiile fugitive din producție și transport. În acest sens se poate consulta punctul 9 din expunerea de motive din Directiva pentru hidrogen.

Președinte
Bogdan SIMION

Propuneri de modificare aferente
propunerii legislative privind integrarea hidrogenului din surse regenerabile și cu emisii reduse de carbon
în sectoarele industriei și al transporturilor (b70/15.02.2023)

Nr. crt.	Text inițial	Text propus	Motivare
1.	Art 2. - În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații: 1. <i>combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică</i> - combustibili lichizi și gazoși al căror conținut energetic provine din surse regenerabile, altele decât biomasa și care respectă un prag de 70% în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră; 2. <i>hidrogen regenerabil</i> - hidrogen obținut din surse regenerabile, altele decât biomasa și care respectă un prag de 70% în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră; 3. <i>hidrogen cu emisii reduse de carbon</i> - hidrogen al cărui conținut energetic este derivat din surse neregenerabile și care respectă un prag de 70% în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;	3. <i>hidrogen cu emisii reduse de carbon</i> - hidrogen al cărui conținut energetic este derivat din surse neregenerabile și care respectă un prag de 70% în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră inclusiv cu alte opțiuni de obținere a hidrogenului cu amprentă redusă	Este necesar ca definițiile surselor regenerabile să fie aliniate cu prevederile OUG nr. 163 din 29 noiembrie 2022 pentru completarea cadrului legal de promovare a utilizării energiei din surse regenerabile, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative. Pentru a nu restrânge aria de aplicabilitate a legislației și a acoperi orice eventuale opțiuni de obținere a hidrogenului cu amprentă redusă de carbon, indiferent de tehnologia folosită, sugerăm completarea definiției “Hidrogen cu emisii reduse de carbon”.

		de CO2 din alte materii prime biologice (ex. bio LPG, bio Nafta, biometan)	
2.	Art.2. În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații (1)...(7) 8. stație publică de realimentare cu hidrogen - instalație de realimentare pentru furnizarea hidrogenului, fixă sau mobilă, care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;	Art.2. În sensul prezentei legi, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații 8. stație publică de realimentare cu hidrogen - instalație de realimentare pentru furnizarea hidrogenului, fixă sau mobilă, sau cu micro-producție locală de hidrogen care este situată într-un amplasament sau o incintă deschisă publicului larg, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;	Este necesară completarea definiției de stații publice de realimentare cu hidrogen și cu stațiile cu micro-productie locală de hidrogen.
3.	Art. 3 (2) Furnizorii de combustibili au obligația să se asigure că valoarea energetică provenită din cantitatea de combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică furnizată pe piață în România și utilizată în sectorul transporturilor este cel puțin egală cu 5% din conținutul energetic al tuturor combustibililor furnizată pentru consum sau pentru utilizare pe piață, în România în anul 2030 și în fiecare an după acesta.	Art. 3 (2) Furnizorii de combustibili au obligația să se asigure că valoarea energetică provenită din cantitatea de combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică și din energia electrică din surse regenerabile utilizată pentru electro-mobilitate furnizată pe piață în România și utilizată în sectorul transporturilor este cel puțin egală cu 5% din conținutul energetic al tuturor combustibililor furnizată pentru consum sau pentru utilizare pe piață, în România în anul 2030 și în fiecare an după acesta.	Ținta de 5% prevăzută pentru 2030 este mult mai mare decât ținta recomandată la nivel european, de asemenea dificil de realizat. În situația actuală, nu reușim la nivel de țară 2020-2021 să atingem ținta de RES-T, iar în contextul lipsei de claritate legislativă atât la nivel european cât și național, obiectivul de 5% la orizontul 2030 poate fi considerat nerealist, mai ales că nu sunt definitive politici și măsuri clare de stimulare a investițiilor care să conducă la atingerea țintei. La aceasta se adaugă timpul îndelungat de punere în piață a unui produs ca urmare a unor investiții complexe, care depind de furnizori globali - de contextualizat problemele din lanțul de aprovizionare. De asemenea, ținta nu poate fi atinsă doar prin obligația de a introduce în piața combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică, fără a fi luată în calcul lipsa cererii și a promovării

			cererii pentru astfel de carburanți care sunt semnificativ mai costisitori. Este recomandat ca în calculul țintei valorii energetice din surse regenerabile de origine nebiologică să fie incluși atât combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică furnizați în piața din România, cât și energia electrică din surse regenerabile pusă în piața sub forma de carburant alternativ pentru electro-mobilitate.
4.	Art. 3 (3) Furnizorii de combustibili au obligația să se asigure că valoarea energetică provenită din cantitatea de combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică furnizată pe piață în România și utilizată în sectorul transporturilor, în perioada 2023 - 2029, este cel puțin egală cu 0% în 2023, 0% în 2024, 0,5% în 2025; 1% în 2026; 2% în 2027, 3% - 2028, 4,5% în 2029, din conținutul energetic al tuturor combustibililor puși pe piață în România în anul respectiv.	Art. 3 (3) Furnizorii de combustibili au obligația să se asigure că valoarea energetică provenită din cantitatea de combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică și din energia electrică din surse regenerabile utilizată pentru electro-mobilitate furnizată pe piață în România și utilizată în sectorul transporturilor, în perioada 2023 - 2029, este cel puțin egală cu 0% în 2023, 0% în 2024, 0,5% în 2025; 1% în 2026; 2% în 2027, 3% - 2028, 4,5% în 2029, din conținutul energetic al tuturor combustibililor puși pe piață în România în anul respectiv.	Se consideră că pentru a avea o astfel de contribuție din surse RFNBO și a atinge obiectivele prevăzute în acest articol, sunt necesare investiții majore. O țintă de 0,5% din 2025 este foarte greu realizabilă. Punerea în funcțiune a instalațiilor de producție, dezvoltarea unei piețe de hidrogen, a schemei naționale de trasabilitate necesită o perioadă de timp mult mai mare. De asemenea, trebuie considerate limitările de natură economică din partea consumatorilor, cât și limitările de natură tehnologică din partea furnizorilor. Reiterăm faptul că ținta nu poate fi atinsă doar prin obligația de a introduce în piață combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică, fără a fi luată în calcul lipsa cererii și a promovării cererii pentru astfel de carburanți care sunt semnificativ mai costisitori. Este recomandat ca în calculul țintei valorii energetice din surse regenerabile de origine nebiologică să fie incluși atât combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică furnizată în piața din România, cât și energia electrică din surse regenerabile pusă în piața sub forma de carburant alternativ pentru electro-mobilitate.

5.	Art. 4 (2) Cosumatorii industriali de hidrogen au obligația să se asigure că din hidrogenul utilizat în industrie în scopuri energetice și neenergetice finale minimum: a) 50% va fi combustibil din surse regenerabile de origine nebiologică sau hidrogen cu emisii reduse de carbon și minimum 35% din resurse regenerabile de origine nebiologică la nivelul anului 2030; b) minimum 75% va fi combustibil din surse regenerabile de origine nebiologică sau hidrogen cu emisii reduse de carbon și minimum 65% din resurse regenerabile de origine nebiologică la nivelul anului 2035.		Documentul consideră ca și tipuri de hidrogen acceptat doar pe cel verde din electroliză și pe cel albastru din captarea carbonului la SMR. Astfel, dezvoltarea hidrogenului albastru necesită o serie de clarificări și o foaie de parcurs diferită, deoarece CO2-ul capturat ar trebui să capete un regim legal acceptat (ex. sechestrarea). De asemenea, pentru convertirea CO2-ului capturat, există limitări de acceptare doar din surse biogenice, iar în aceste condiții prevederile sunt diferite sau se limitează la SMR pe bază de biometan. În acest sens, propunerea noastră este de a se lua în considerare crearea unui cadru de reglementare și o foaie de parcurs clară pentru toate elementele de pe lanțul de evaluare (ex: gestionarea dioxidului de carbon, captarea carbonului, stocarea carbonului). Sugerăm de asemenea completarea raționamentului privind necesitatea acoperirii mai multor tipuri de hidrogen cu amprentă scăzută de carbon și în conformitate cu țintele europene (ex: hidrogenul albastru cu exemple semnificative precum cazul Germaniei, care recunoaște în strategia națională privind hidrogenul importanța altor forme de hidrogen cu amprentă redusă de carbon – precum albastru sau turcoaz – pentru dezvoltarea rapidă a unei economii a hidrogenului). Un al element important îl reprezintă infrastructura existentă care are nevoie de amortizare pentru a tranzitiona de la stadiul actual la cel ideal.
6.	Art. 5 Pentru calcularea cotelor procentuale prevăzute art. 3 alin. (2) și (3) se aplică următoarele reguli: a) pentru calcularea numitorului, și anume conținutul energetic al tuturor combustibililor	Art. 5 Pentru calcularea cotelor procentuale prevăzute art. 3 alin. (2) și (3) se aplică următoarele reguli: a) pentru calcularea numitorului, și anume conținutul energetic al tuturor combustibililor	Nu există o înțelegere clară dacă combustibilii regenerabili de origine nebiologică (RFNBO), în principal hidrogenul, sunt contabilizați în sectorul în care sunt consumați (energie electrică, încălzire și răcire, transport), iar

	furnizați pentru consum sau pentru utilizare pe piață în România în sectorul transporturilor, se iau în considerare toți combustibilii furnizați acestui sector - benzină, motorină, gaz natural, biocombustibili, biogaz, combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică și combustibili pe bază de carbon reciclat sau orice alt combustibil lichid sau gazos; b) pentru calcularea numărătorului se ia în considerare conținutul energetic al combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică furnizați în sectorul transporturilor și conținutul energetic al combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică când aceștia sunt utilizați drept produs intermediar pentru producția de combustibili convenționali: a. conținutul energetic al hidrogenului din surse regenerabile de origine nebiologică furnizat către vehicule cu hidrogen în stații publice de realimentare se înmulțește cu 1,6 în calcularea numărătorului; b. conținutul energetic al combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică furnizați în modurile de transport aerian și maritim se înmulțește cu 1,2 ori în calcularea numărătorului; c) pentru calcularea atât a numărătorului, cât și a numitorului, se utilizează valorile privind conținutul energetic al combustibililor stabilite în Anexa 2 din OUG nr. 163/2022.	furnizați pentru consum sau pentru utilizare pe piață în România în sectorul transporturilor, se iau în considerare toți combustibilii furnizați acestui sector - benzină, motorină, gaz natural, biocombustibili, biogaz, și combustibili pe bază de carbon reciclat sau orice alt combustibil lichid sau gazos; b) pentru calcularea numărătorului se ia în considerare conținutul energetic al combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică furnizați în sectorul transporturilor, conținutul energetic al combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică când aceștia sunt utilizați drept produs intermediar pentru producția de combustibili convenționali și energia electrică din surse regenerabile utilizată pentru electro-mobilitate: a. conținutul energetic al hidrogenului din surse regenerabile de origine nebiologică furnizat către vehicule cu hidrogen în stații publice de realimentare se înmulțește cu 4 în calcularea numărătorului; b. conținutul energetic al combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică furnizați în modurile de transport aerian și maritim se înmulțește cu 4 ori în calcularea numărătorului; c. energia electrică din surse regenerabile utilizată pentru electro-mobilitate se înmulțește cu 4 ori în calcularea numărătorului; c) pentru calcularea atât a numărătorului, cât și a numitorului, se utilizează valorile privind conținutul energetic al combustibililor stabilite în Anexa 2 din OUG nr. 163/2022.	energia electrică regenerabilă utilizată pentru producerea RFNBO este inclusă sau nu la calcularea ponderii SRE în sectorul respectiv. În ceea ce privește conținutul energetic al hidrogenului în calcularea numărătorului, sugestia noastră este ca multiplicatorul să fie x4 sau minim x2 – similar cu alte State Membre din vest. Așa cum este concepută propunerea de proiect, România ar avea obiective și ținte mai mari cu multiplicatori mai mici.
7.	Art. 6 (1) Autoritatea Națională pentru Reglementare în		Pentru implementarea acestei prevederi, România trebuie să instituie obligativitatea unui

	domeniul Energiei emite certificate de furnizare de hidrogen regenerabil și certificate de furnizare de hidrogen cu emisii scăzute de carbon, la cererea furnizorilor de combustibili și a operatorilor economici care furnizează hidrogen din surse regenerabile de origine nebiologică, respectiv, hidrogen cu emisii scăzute de carbon.		sistem de trasabilitate care să urmărească ruta hidrogenului, de la producție la consum, cu o schemă națională în vigoare iar autoritățile trebuie să se asigure că acest sistem este certificat de UE până la instituirea oricăror obligații în sarcina operatorilor economici de a se conforma la țintele impuse prin Lege.
8.	Art. 6 (7) Furnizorii de combustibili și furnizorii de hidrogen au dreptul de a tranzacționa certificate de furnizare de hidrogen regenerabil și certificate de furnizare de hidrogen cu emisii scăzute de carbon.	Art. 6 (7) Furnizorii de combustibili și furnizorii de hidrogen au dreptul de a tranzacționa certificate de furnizare de hidrogen regenerabil și certificate de furnizare de hidrogen cu emisii scăzute de carbon pe piața din România și transfrontalier.	Întrucât nu erau menționate și incluse piețele pentru tranzacționare.
9.	Art. 12 (2) Pragul de 70% în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prevăzut la art. 2 pct. 1 și 2 este calculat în baza unui comparator fosil de 94 g CO ₂ e / MJ în conformitate cu regulile specificate în Directiva (UE) 2018/2001 și a actelor delegate incidente.		Instituțiile responsabile vor avea obligația de a emite norme metodologice prin care se va detalia modalitatea de îndeplinire a obligațiilor față de limita de 94 g CO ₂ e/MJ. Astfel, ar trebui aduse clarificări suplimentare referitoare la reducerea GHG față de limita de 94 g CO ₂ e / MJ pentru hidrogenul albastru, trebuie evaluat în detaliu impactul energiei consumate pe lanțul de captare / stocare /utilizare pentru a valida sau invalida orice posibilitate tehnică de a atinge ținta de 70% reducere față de echivalentul fosil.
10.	Art. 13 (1) Dispozițiile referitoare la contravenții, se completează cu prevederile 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.		Se impune crearea unui cadru legislativ relevant din perspectiva fiscală care să reglementeze tratamentul proceselor de producție, depozitare, transport, comercializare și distribuție a hidrogenului, precum și după caz modalitatea de taxare a acestui produs ce va crea bariere în demararea proceselor necesare realizării obiectivelor strategiei UE privind hidrogenul.