

România sustine stabilirea unor obiective de mediu foarte ambitioase, dar nu stie implicatiile acestora (asociatie)

România demonstreaza ca actioneaza deficitar, în conditiile în care contribuie si sustine stabilirea unor obiective de mediu foarte ambitioase la nivelul Uniunii Europene, dar nu stie care sunt implicatiile acestora, sustine presedintele Asociatiei Energie Inteligenta (AEI), Dumitru Chisalita.

"Înca o data România demonstreaza ca actioneaza deficitar, contribuie si sustine stabilirea unor obiective de mediu foarte ambitioase a se aplica la nivelul UE, dar nu stie (nu are o analiza asupra implicatiilor la nivel economic, social financiar) care sunt implicatiile acestora. În acelasi timp, desi a fost una din tarile care a împins în sus aceste obiective prin raportorii sai, este una din tarile cele mai ramase în urma în ceea ce priveste actiunile întreprinse pentru atingerea acestor obiective de mediu din Europa", a precizat Chisalita, într-un comunicat transmis AGERPRES.

Potrivit sursei citate, România are cea mai ridicata vârsta medie a parcului auto alaturi de parcul din tarile Baltice (45% mai ridicata decât media europeana), dar si cel mai mic grad de motorizare (raportul dintre populatie si numarul de masini înscrise în circulatie) (78% mai mica decât media europeana).

Totodata, în România sunt cele mai putine statii de încarcare la 100 km alaturi de tarile Baltice (de 4 ori mai putine decât media europeana) si nicio statie de încarcare a masinilor pe hidrogen sau LNG si o singura statie de încarcare GNCV.

Consiliul European a stabilit obiectivul ca UE sa își reduca emisiile de gaze cu efect de sera cu cel putin 55% pâna în 2030, comparativ cu 1990, si sa devina neutra din punct de vedere climatic pâna în 2050. Prin Legea europeana a climei, aceste obiective sunt obligatorii pentru UE si statele sale membre.

Pentru a atinge aceste obiective, România trebuie sa ia masuri concrete pentru a reduce emisiile si a decarboniza economia. În momentul de fata se pregatesc noi norme si actualizari ale legislatiei UE pentru ca tranzitia verde sa devina realitate, arata AEI în comunicatul transmis AGERPRES.

Potrivit sursei citate, "Pachetul "Pregatiti pentru 55" contine o serie de obligatii pentru reducerea emisiilor nete de gaze în sectorul mobilitatii, respectiv obligatiile privind standardele privind emisiile de CO2 pentru autoturisme si camioane, dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, obligativitatea folosirii de combustibili de aviatie durabili, obligativitatea folosirii de combustibili mai ecologici în transportul maritim, impunerea unui mecanism de ajustare la frontiera în functie de carbon, instituirea Fondului pentru atenuarea impactului social al actiunilor climatice (prin care vor trebui sa fie achizitionate certificate de emisii pentru transportul rutier), impozitarea suplimentara a produselor energetice si prin cresterea ponderii biocombustibililor în combustibilii folositi în transporturi.

"Propunerea introduce obiective sporite de reducere la nivelul UE pentru 2030 si stabileste un nou obiectiv de 100% pentru 2035. În practica, acest lucru înseamna ca, începând din 2035, nu va mai fi posibila introducerea pe piata UE a autoturismelor sau a camioanelor cu motoare cu ardere interna", arata asociatia.

Astfel, pâna în anul 2035 se vor impune noi standarde mai stricte pentru emisiile de CO2 pentru autoturisme si camioane care se pot vinde în UE, dupa cum urmeaza: în 2023 - 2024 - 95 pentru autoturisme si 147 pentru camioane, în 2025 - 2030 (80,75 pentru autoturisme si 124,9 pentru camioane), între anii 2030 - 2035 (42,75 pentru autoturisme si 73,5 pentru camioane), iar dupa 2035 - zero emisii de CO2 pentru autoturisme si pentru camioane.

România detine un parc auto format din 8,71 milioane autovehicule, respectiv motociclete - 160.000, automobile - 7.270.000, autobuze - 50.000, cargo - 1.140.000, vehicule speciale - 50.000 si tractoare - 40.000.

Potrivit AIE, în anul 2022 a fost finalizat de catre Deloitte, Studiul Future of Mobility în România, comandat de Federatia Patronala Concordia, la care a contribuit si Asociatia Energia Inteligenta. Singurul studiu care analizeaza impactul obligatiilor asumate de România asupra viitorului mobilitatii a luat în considerare doua scenarii: Scenariul 1: "Asa cum este", derivat din politicile, stimulentele, proiecte si planuri de investitii si o analiza a decalajelor care arata diferenta dintre emisiile de CO2 rezultate din scenariul de baza si obiectivele asumate de România si Scenariul 2: "FitFor55". proiectia si analiza decalajului care arata diferenta de emisii de CO2 fata de scenariul de referinta si obiectivele asumate de România.

"Adica se preconizeaza o scadere a emisiilor de CO2 în anul 2030 cu 18% în Scenariul 1 si 23% în scenariul 2, fata de anul 2020. Un studiu realizat de www.confused.com în anul 2021 releva ca numarul probabil de masini electrice vândut în fiecare tara, în 2035 ar gasi Olanda si Norvegia în topul tarilor europene, cu un procentaj de 99,9% din totalul vânzarilor. Acelasi studiu arata ca în România din totalul masinilor achizitionate în anul 2035, cca 23,62% vor fi masini electrice. Dar, conform Fit for 55, în anul 2035 toate masinile vândute vor fi electrice. Aceasta situatie arata ca românii vor achizitiona masiv masini termice second hand dupa anul 2035, fapt ce va face ca numarul masinilor termice sa fie ridicat în România si dupa anul 2035 si scaderea emisiile de carbon în acest sector sa nu atinga sub nici o forma valorile mentionate", a precizat presedintele Asociatiei Energie Inteligenta (AIE), Dumitru Chisalita, în comunicatul citat.