

# Doua reglementari din Pachetul Mobilitate I genereaza cresterea semnificativa a emisiilor de CO2 - 3,3 mil. tone suplimentare annual

22 februarie 2021



Comisia Europeana (CE) a publicat rezultatele studiilor care au evaluat impactul asupra mediului cauzat de doua aspecte prevazute in Pachetului Mobilitate I, adoptat la 15 iulie 2020. Cele doua cerinte - intoarcerea obligatorie a vehiculului in tara origine la fiecare 8 saptamani si aplicarea cotelor de cabotaj pentru operatiunile internationale de transport combinat - au fost introduse de Parlamentul European si Consiliu European si nu au facut parte din propunerile Comisiei.

In timpul negocierilor privind Pachetul Mobilitate I, Comisia si-a exprimat ingrijorarea ca prevederile contravin ambitiilor Acordului verde european (Green Deal). Cele doua dispozitii nu fusesera supuse unei evaluari de impact inainte de adoptarea pachetului de

catre co-legiuitori si, prin urmare, Comisia s-a angajat sa continue o evaluare atenta a efectelor acestora asupra climei, mediului si pietei unice.

Cele doua studii au fost intreprinse de consultanti independenti si au fost finalizate recent. Comisia a impartasit rezultatele statelor membre si Parlamentului European.

Rezultatele sugereaza ca obligatia de returnare a camioanelor si cotele impuse operatiunilor de transport combinat sunt susceptibile de a avea efecte negative, inclusiv o crestere a emisiilor in transporturi.

Astfel, analiza obligatiei de intoarcere a vehiculelor arata ca, in scenariul cel mai probabil, aceasta prevedere va genera calatorii suplimentare, ceea ce ar putea duce la cresterea cu 2,9 milioane de tone a emisiilor de CO<sub>2</sub> in 2023, adica o crestere cu 4,6% a emisiilor in transporturile rutiere internationale de marfa. De altfel, in cele trei scenarii analizate, cresterea emisiilor de CO<sub>2</sub> variaza de la 0,8% la 4,6%.

Studiul axat pe cotele de cabotaj pentru operatiunile internationale de transport combinat estimeaza ca utilizarea pe scara larga de catre statele membre a acestei optiuni ar putea duce la generarea suplimentara a 397.000 de tone de emisii de CO<sub>2</sub> si la potentiale efecte negative pe termen lung asupra transportului feroviar si intermodal.

Avand in vedere rezultatele ambelor studii, Comisia Europeana arata ca, in total, cele doua prevederi din Pachetul Mobilitate I ar putea genera pana la 3,3 milioane de tone de emisii suplimentare de CO<sub>2</sub> anual, ceea ce este comparabil, de exemplu, cu valoarea anuala a emisiilor totale din transporturi inregistrata in Estonia. De asemenea, ar putea genera pana la 704 tone de oxizi de azot (NOx) si 251 tone de particule (PM 2.5).

Ca urmare a finalizarii celor doua studii, intentia Comisiei Europene este de a demara discutii cu statele membre, Parlamentul European si toate partile interesate cu privire la posibilele cai de urmat, pe baza noilor date si rezultate aparute. Comisia isi propune sa aiba un dialog deschis pentru a evalua potentialii pasi urmatari cu scopul de a urmari obiectivele Acordului verde, a functionarii corecte a pietei unice si de a asigura standarde sociale ridicate si bunastarea conducatorilor auto.

Potrivit Pachetului Mobilitate I, obligatia de returnare a camioanelor la fiecare 8 saptamani si cotele de cabotaj pentru operatiunile internationale de transport combinat vor deveni aplicabile incepand cu 21 februarie 2022.

**Sursa:** <https://t-times.ro/>