Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

SUBVENȚIONAREA ACHIZIȚIEI DE CAMIOANE VERZI CU COMBUSTIBILI ALTERNATIVI (EMISII REDUSE ȘI ZERO) ȘI A DEZVOLTĂRII INFRASTRUCTURII AFERENTE

- Document de poziție -



» Preambul
» Provocări/bariere legate de tranziția către un transport rutier curat
» Note de fundamentare
» Propuneri de sprijin a tranziției către un transport verde/curat
» Beneficii
» ANEXE (A1-A3)

Acest document de poziție UNTRR a fost realizat cu consultarea producătorilor noilor vehicule comerciale verzi cu livrări în România (Scania, Mercedes-Benz Trucks, Volvo Trucks Romania), operatorilor de transport rutier (Blue River București 78 SRL) și a furnizorilor de combustibili alternativi (Renovatio), în vederea identificării nevoilor industriei și măsurilor necesare pentru modernizarea parcului firmelor de transport rutier cu vehicule verzi pe combustibili alternativi cu emisii reduse și zero.

București, Martie 2023

Preambul

Pentru a atinge obiectivele climatice stabilite de Comisia Europeană în "European Green Deal" și Pachetul Fit for 55 (FF55) este necesară o transformare semnificativă a sectorului transporturilor rutiere către vehicule cu emisii zero. În cadrul UE, transportul este responsabil pentru un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră, camioanele și alte vehicule grele reprezentând 26%. Prin urmare, Comisia Europeană a stabilit un obiectiv de cel puțin 80.000 de camioane cu emisii zero până în 2030 și o majoritate de camioane cu zero emisii până în 2050 pentru transportul rutier european. Cu toate acestea, conform estimărilor producătorilor de automobile, pentru 2030 numărul de camioane electrice cu baterii din UE ar putea fi de 3-6 ori mai mare (ACEA și Transport & Environment 2021).
Utilizarea pe scară largă a camioanelor electrice și pe alți combustibili curați (CNG, LNG, Bio LNG și Bio CNG, hidrogen) poate fi atinsă atât prin stimularea achiziției camioanelor, cât și prin extinderea intensivă a infrastructurii asociate. Eficiența tranziției către un transport verde este mai mare dacă se acționează corelat, atât pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare/alimentare cât și pentru achiziția de vehicule electrice/CNG/LNG/ Bio LNG și Bio CNG/ Hidrogen.

Având în vedere prețurile mari de achiziție ale camioanelor verzi, transportatorii rutieri acordă prioritate implementării camioanelor electrice în regiunile în care sunt disponibile stimulente de finanțare, cum ar fi subvenții, granturi, reduceri fiscale, atât pentru vehicule cât și pentru infrastructura de alimentare.

Încărcarea bateriei unui camion electric este destul de diferită de încărcarea în cazul vehiculelor electrice ușoare și este mult mai costisitoare. În funcție de dimensiunea bateriei vehiculului, de starea de încărcare la sfârșitul unei ture și de timpul de așteptare disponibil pentru încărcare între ture, aceste vehicule pot necesita încărcare rapidă DC (DCFC) care implică niveluri de putere de peste 150 kW. Industria din domeniu lucrează pentru a standardiza încărcarea cu putere mare pentru vehiculele comerciale, așteptându-se la niveluri de putere de peste 1 MW în viitorul nu prea îndepărtat. Investiția în infrastructura pentru a sprijini electrificarea acestui segment va avea probabil profituri mari în anii următori, pe măsură ce crește sprijinul pentru tranziția către un transport curat.

În prezent, în România sunt înmatriculate doar 5 camioane electrice, în timp ce alte țări au deja sute de camioane electrice pe drumurile publice.

O schemă de sprijin este absolut necesară

UNTRR solicită o schemă de sprijin guvernamental ce trebuie să includă atât achiziția camioanelor verzi și stații de încărcare cât și partea de operare. În acest fel transportatorii și alte persoane juridice implicate în sectorul transporturilor rutiere vor fi impulsionați să facă tranziția către un transport curat pentru că vor avea predictibilitate și stabilitate în operare. Camioanele electrice/CNG/LNG/ Bio LNG și Bio CNG ar trebui exceptate de la plata taxelor, impozitelor și accizelor. În februarie 2022, Parlamentul European a aprobat revizuirea directivei privind taxarea utilizării infrastructurii rutiere care stabilește o taxare redusă până la exceptarea de la taxare pentru camioanele cu emisii zero.

Factori de influență	Oportunități
• Pactul Verde European și Pachetul FF55 • investiții majore ale producătorilor de camioane și ale celor de stații de încărcare • tot mai multe modele de camioane • creșterea îngrijorărilor legate de poluare • fluctuații majore ale prețului petrolului • inițiative guvernamentale pentru reducerea poluării • tot mai multe restricții pentru camioanele cu motoare diesel, până la interdicție • cerințe de sustenabilitate din partea clienților	• focus pe piața vehiculelor comerciale electrice, CNG, LNG, Bio LNG și Bio CNG, (pe piața autovehiculelor electrice România a rămas mult în urma altor țări) • energie regenerabilă pentru stații de încărcare (România are o poziție bună în comparație cu alte țări în privința RES, dar este în urmă în privința adopției noilor tehnologii) • adoptarea tehnologiilor și atragerea de noi investiții pentru piața vehiculelor electrice, CNG, LNG, Bio LNG și Bio CNG.

Provocări/bariere legate de tranziția către un transport rutier curat

- Costurile mari ale camioanelor electrice (eHDV) și pe combustibili curați (CNG, LNG, Bio LNG și Bio CNG). Prețul unui camion electric este de peste 350.000 euro, adică de peste 3 ori mai mult decât unul pe combustibili fosili.
- Costurile mari ale stațiilor de încărcare de mare putere de 150-350 KW, prețul de implementare a unei astfel de soluții putând depăși 200.000 euro, considerând și racordarea la rețea de până la 100.000 euro.
- Infrastructura inexistentă a stațiilor de încărcare electrice pentru camioane, inexistența celor LNG și o slaba dezvoltare a stațiilor de încărcare CNG

Note de fundamentare

- Capacitățile de rafinare petrol scad în Europa cu aprox 2 milioane tone/an, în special reducerea producției de motorină pentru că produsul nu va mai avea piață de desfacere
- Prețul motorinei va crește semnificativ, predicțiile indică un preț spre 3 euro/litru la orizontul anului 2030, adică o creștere medie anuală de ~8%. Scăderea cererii de motorină va duce și la scăderea numărului de stații de alimentare cu motorină
- Standardul Euro 7 va intra în vigoare de la 1 Iulie 2027 pentru camioane, dar va aduce o creștere cu aprox. 5% a prețului de achiziție a noilor tipuri de camioane și autocare (Sursa: the International Council on Clean Transportation). De asemenea, vor crește și costurile de service și mentenanță. Potrivit ACEA, până în 2030, cel mai strict scenariu pentru Euro 7 este de așteptat să ofere doar o reducere suplimentară de NOx cu 2% pentru vehicule comerciale ușoare și camioane grele. Așadar, o investiție masivă în Euro 7 are doar un beneficiu suplimentar marginal de mediu. În cele din urmă, acest lucru implică un risc de încetinire a tranziției către neutralitatea climatică.

- Mai multe țări UE acordă deja sprijin substanțial tranziției către un transport curat, printre care Suedia, Germania, Franța, Belgia, Olanda, Austria, Danemarca, Italia, Spania, Portugalia, Lituania.

- În perspectivă, camioanele diesel vor întâmpina tot mai multe restricții și creșteri de costuri:
  - vor crește taxele de drum (ex: Rovinieta)
  - creșterea accizei la motorină
  - interdicția de a intra în orașe sau diverse zone (ex Paris). Conform unui acord UE semnat în 2011, toate orașele europene s-au angajat să aibă o logistică urbană fără CO_2 până în 2030
  - taxare suplimentară sau restricții/limitări pentru tranzitarea diferitelor zone
  - restricționarea traficului camioanelor clasice în anumite zone din cauza poluării, chiar și pe secțiuni de autostradă

Propuneri de sprijin a tranziției către un transport verde/curat

Sprijin atât pentru achiziția mijloacelor de transport cât și pentru dezvoltarea rețelelor de încărcare / alimentare cât și la operare.



Vehiculele subvenționate achiziționate ar trebui să fie deținute minim 2 ani de către beneficiarul subvenției.

Sprijin achiziție camioane

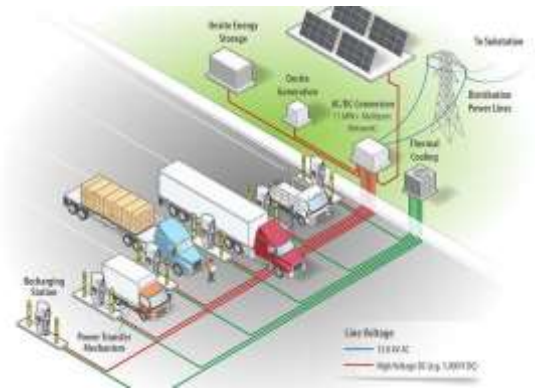
Subvenționarea achiziției de camioane, astfel	**Camioane electrice (> 16 tone)**	**Camioane alimentate cu CNG, Bio CNG (> 16 tone)**	**Camioane alimentate cu LNG, Bio LNG (> 16 tone)**	**Remorci și semiremorci frigo**
	200,000 euro/camion	**35,000 euro/camion**	**50,000 euro/camion**	**50,000 euro/remorcă***
Sprijin la operare	» Scutire taxe de drum » Scutire taxe intrare în orașe » Impozit zero pentru camioane electrice și CNG, LNG, Bio LNG și Bio CNG,			

**cu agregat full electric și acumulatori proprii*

Sprijin dezvoltare stații de încărcare și alimentare

	Stații electrice de încărcare de mare putere	Stații de alimentare cu CNG și LNG, Bio LNG și Bio CNG
Subvenționarea achiziției de stații, astfel	- **80,000 euro/stație** pentru stații de **100-250 KW** - **100,000 euro/stație** pentru stații de **>250 KW**	- **150,000 euro/stație** pentru o instalație de încărcare **CNG** - **1,000,000 euro/stație** pentru o instalație de încărcare **LNG**
Sprijin la operare	» Simplificarea procedurilor pentru racord stații de înaltă putere	

Beneficii

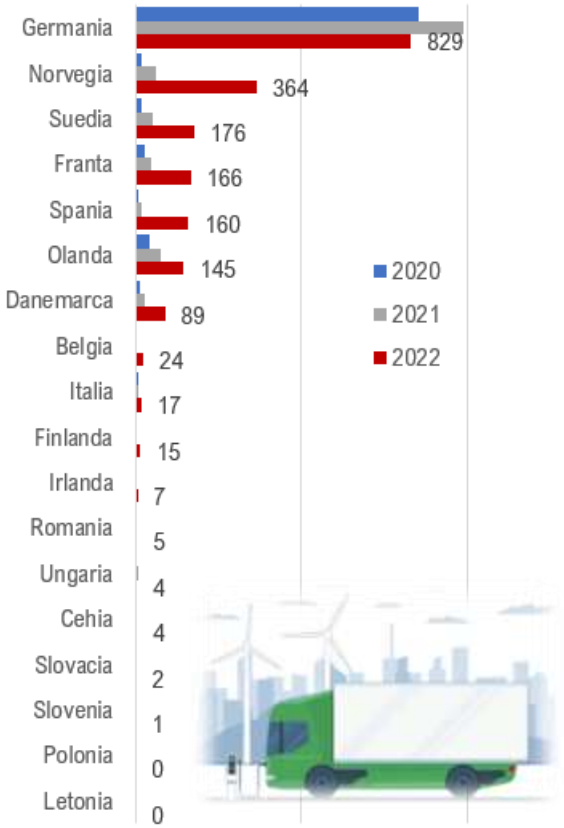


- » Îndeplinirea obiectivelor "Fit for 55"
- » Atragerea de noi investiții bazate pe noile tehnologii
- » Crearea de hub-uri de încărcare la intrarea în orașe și angrenarea altor investiții (ex parcuri fotovoltaice)
- » Crearea de noi locuri de muncă
- » Păstrarea competitivității transportatorilor rutieri români în Europa (locul 3 la cross-trade și cabotaj, locul 7 per total transport marfă în UE 27 + cel mai mare exportator de servicii al României cu 7,66 miliarde euro în 2022)
- » Tranziția integrală către o dezvoltare durabilă/sustenabilă, fiind astfel implicate toate entitățile din economie. În prezent, sunt implicate doar entități private în tranziția către un transport rutier curat

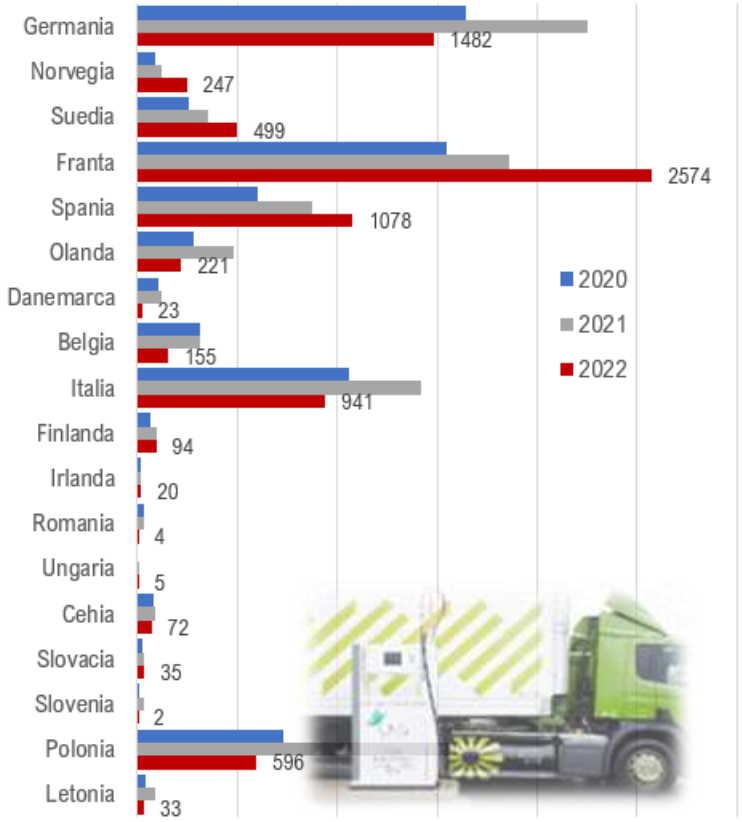
ANEXE

A1. Înmatriculări camioane electrice noi şi pe combustibili alternativi în Europa. Poziționarea României.

Înmatriculări camioane electrice noi | 2020 - 2022



Înmatriculări camioane noi pe combustibili alternativi | 2020 - 2022

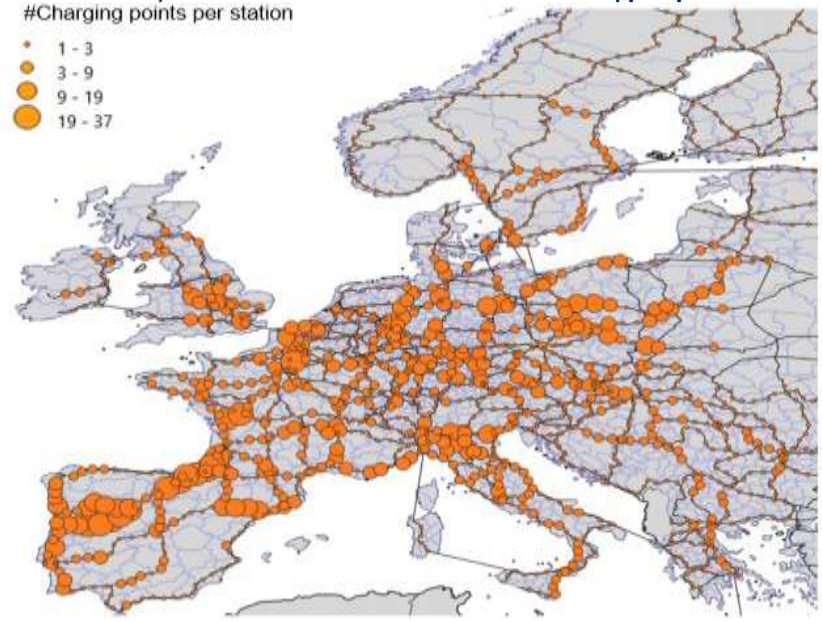


Sursa: ACEA

A2. Dezvoltare infrastructură de încărcare a camioanelor electrice pe rețeaua TEN-T Europa

În cazul în care ponderea camioanelor electrice ajunge la 15% în anul 2030, rețeaua de încărcare ar trebui să numere 5.112 puncte de încărcare în 1.719 locații.

Dezvoltarea rețelei de încărcare a camioanelor electrice | perspectiva 2030



Sursa: Fraunhofer ISI, 2021

A3. Necesarul de camioane electrice noi și infrastructura de încărcare pentru reducerea CO_2

Pentru a reduce emisiile din transportul rutier, legislația actuală privind standardele de CO2 impune producătorilor să reducă emisiile camioanelor noi cu 15% până în 2025 și cu 30% până în 2030 (comparativ cu 2020). Astăzi, 3 din 4 camioane noi sunt supuse standardelor actuale de reducere a CO_2.

Revizuirea legislativă propusă de Comisia Europeană la 14 Februarie 2023, extinde și crește și mai mult nivelurile țintă la -45% în 2030, -65% în 2035 și -90% în 2040. Odată cu această extindere a domeniului de aplicare a standardelor de CO2 reglementare, mai mult de 98% din emisiile de CO2 ale sectorului vor fi reglementate.
Totodată, operatorii de transport trebuie să poată reîncărca/alimenta fără probleme aceste noi vehicule și să le poată opera mai profitabil decât camioanele cu motor convențional.

Potențial de înnoire a flotei de camioane grele electrice în UE în funcție de targetul de reducere CO_2

Target de reducere a CO2	-30%	-40%	-50%
Camioane cu zero emisii ce ar trebui să fie în operare în UE (minim)	**280,000**	**390,000**	**465,000**
Camioane electrice cu baterii	230,000	320,000	380,000
Camioane electrice cu pile de combustibil	50,000	70,000	85,000
Infrastructură			
Stații de încărcare electrice	34,000 - 42,000	48,000 - 59,000	53,000 - 65,000
...din care (>800 kW)	*20,000 - 25,000*	*28,000 - 35,000*	*31,000 - 39,000*

Sursa: ACEA