INIȚIATIVA ANTRENĂRII VEHICULELOR EFICIENTE DIN PUNCT DE VEDERE ENERGETIC ÎN APLICABILITATEA CONTRACTULUI DE TRANSPORT RUTIER INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

Elena BAJUREA – OSTROFEȚ, ORCID: 0009-0009-9911-5708
Universitatea de Stat din Moldova
Chișinău, Republica Moldova

CZU: 341.241.8:656.135:629.3 e-mail: elena.bajurea.13@gmail.com

The purpose of this research has a deep meaning for the global efforts related to the protection of the environment. Hence, this paper will present the legal framework which settles the ways of inducting the ecological vehicles into various types of international road transport operations. This paper has the following aims: analysis of the regulatory framework in the matter of putting into circulation non-polluting and energy-efficient vehicles; description of the premises that generated the need to develop a legal framework adapted to efforts to reduce the high level of environmental pollution; presentation of the opportunities offered by the European Union for operators of international road transport of goods, in order to stimulate the involvement of environmentally friendly vehicles in international road transport of goods. The historical method and the method of legal reasoning were used during the preparation of the research. This paper reveals the importance of implementing this initiative in the applicability of the contract for the international carriage of goods by road.

Cuvinte-cheie: *directivă, finanțare, Uniunea Europeană, vehicul, transport.*

INTRODUCERE

Prezentul studiu abordează un subiect cu o importanță deosebită pentru tendințele lumii contemporane – oportunitatea antrenării în executarea obligațiilor ce izvorăsc din contractul de transport rutier internațional de mărfuri a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Respectiv, atât timp cât vehiculele antrenate într-o operațiune de transport rutier internațional de mărfuri corespund cerințelor de ordin ecologic și sanitar, se consideră propice implicarea acestora în executarea acestui contract.

Următoarele obiective ale lucrării pretind la demonstrarea eficienței și importanței implementării inițiativei menționate mai sus:

1. Analiza reglementării-cadru în materia punerii în circulație a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
2. Descrierea premiselor care au generat necesitatea elaborării unui cadru juridic adaptat la eforturile de diminuare a nivelului ridicat de poluare a mediului înconjurător;
3. Prezentarea oportunităților oferite de Uniunea Europeană pentru operatorii de transport rutier internațional de mărfuri, în vederea stimulării implicării autovehicule-

lor prietenoase mediului înconjurător în operațiunile de transport rutier internațional de mărfuri.

MATERIAL ȘI METODĂ

În procesul efectuării studiului în discuție, s-a operat cu metoda logico-juridică și cea istorică. Prima urmează a fi utilizată pentru interpretarea eficientă a normelor de drept care care manifestă o valoare practică deosebită pentru prezentul studiu. Prin intermediul metodei istorice urmează a fi caracterizate premisele care stau la fundamentul adoptării actelor normative internaționale din domeniul studiat.

Similar circumstanțelor specifice de transportare a mărfurilor periculoase și a echipamentelor sub presiune, succesul integrării vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic în operațiunile de transport rutier internațional de mărfuri nu ar fi reușit fără un cadru normativ adaptat la cerințele contemporane și care atestă un caracter imperativ. Așadar, actualmente pe teritoriul Uniunii Europene este în vigoare *Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic* (în continuare – Directiva) [1]. Anume ea astăzi constituie **reglementarea-cadru** a domeniului supus analizei.

Adoptarea acestei Directive nu ar fi fost posibilă fără un număr impunător de premise:

1) Petrolul, deși este produsul energetic principal în Uniunea Europeană, constituie simultan o sursă majoră de emisii poluante;

2) Comunicarea Comisiei din 15 mai 2001 intitulată „O Europă durabilă pentru o lume mai bună: o strategie a Uniunii Europene pentru dezvoltarea durabilă", prezentată la Consiliul European de la Göteborg din 15-16 iunie 2001, a identificat printre principalele obstacole în calea dezvoltării durabile emisiile de gaz de seră și poluarea rezultată din transport;

3) În Cartea verde a Comisiei privind transportul urban din 25 septembrie 2007 intitulată „Către o nouă cultură a mobilității urbane", se indică sprijinul părților interesate pentru promovarea introducerii pe piață a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, prin intermediul achizițiilor publice ecologice. Se afirmă că o abordare posibilă ar consta în internalizarea costurilor externe aferente funcționării vehiculelor care trebuie achiziționate, folosind drept criteriu de atribuire, pe lângă prețul vehiculului, costurile legate de consumul de energie, de emisiile de CO_2 și de emisiile de poluanți, care intervin pe toată durata de viață a vehiculului. În plus, achizițiile publice ar putea favoriza noile standarde Euro. Folosirea anticipată a vehiculelor curate ar putea, de asemenea, să amelioreze calitatea aerului în zonele urbane;

4) În raportul Grupului la nivel înalt CARS 21 din 12 decembrie 2005 s-a exprimat sprijinul în favoarea inițiativei Comisiei privind promovarea vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cu condiția să se adopte o abordare integrată, neutră din punct de vedere tehnologic și bazată pe rezultate, care să implice constructorii

de vehicule, furnizorii de petrol sau de combustibil, personalul de întreținere, clienții sau șoferii și autoritățile publice.

Se reiterează că, șirul de premise este unul impunător, cele enunțate mai sus fiind doar rezumatul celor expuse de Comisie de la începutul secolului al XX-lea. Anume acești factori au determinat elaborarea și punerea în vigoare pe teritoriul Uniunii Europene a prezentei Directive.

Scopul prezentei directive este să stimuleze piața vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și în special – dat fiind că acest lucru ar avea un impact semnificativ asupra mediului – să influențeze piața vehiculelor standardizate produse în cantități mari, cum ar fi autoturismele, autobuzele, autocarele și camioanele, asigurând un nivel al cererii pentru vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic suficient de ridicat pentru a încuraja producătorii și industria să investească și să dezvolte în continuare vehicule cu un consum redus de energie și cu emisii reduse de CO_2 și de alți poluanți. Tot ea abordează necesitatea oferirii sprijinului pentru statele-membre în vederea facilitării și structurării schimburilor de cunoștințe și de bune practici pentru a promova cumpărarea vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

În vederea adaptării dreptului intern la cerințele acestei Directive, statelor-membre li s-a oferit o perioadă de timp până la 04.12.2010 pentru finalizarea procedurilor de transpunere. [2]

REZULTATE ȘI DISCUȚII

Principalele criterii care se iau în considerare la calificarea unui autovehicul drept unul nepoluant și eficient din punct de vedere energetic sunt următoarele:

1) Consumul de energie;
2) emisiile de CO_2;
3) emisiile de NO_x, NMHC și particule. [3]

Aceste criterii sunt prevăzute de metodologia Directivei, în vederea calculării costului consumului energetic, al emisiilor de CO_2 și al emisiilor de poluanți pe durata de viață a vehiculului. Astfel, această metodologie stabilește modalitățile propriu-zise de calcul:

Costul operațional al consumului de energie pe toată durata de viață a vehiculului se calculează cu ajutorul următoarei metode:

- consumul de carburant pe kilometru se contorizează în unități de consum de energie pe kilometru;
- se utilizează o singură valoare monetară pentru fiecare unitate energetică;
- costul operațional al consumului de energie pentru un vehicul, estimat pe toată durata de viață a acestuia, se calculează prin înmulțirea kilometrajului total cu consumul de energie pe kilometru și apoi cu costul pe unitate energetică.

Costul emisiilor de CO_2 se calculează înmulțind kilometrajul pe durata de viață cu emisiile de CO_2 exprimate în kilogram pe kilometru și cu costul pe kilogram.

Costul emisiilor de poluanți se obține adunând costurile legate de emisiile de NOx, NMHC și de particule. [4]

Astfel, în vederea încurajării operatorilor de transport de a reduce emisiile de substanțe dăunătoare menționate *supra,* precum și pentru a spori utilizarea energiei durabile, la data de 16.09.2021, Uniunea Europeană, prin intermediul **Direcției Generale Mobilitate și Transporturi** din cadrul Comisiei Europene, a anunțat lansarea programului - *"Transport: 7 miliarde EURO pentru proiecte-cheie de infrastructură: link-uri cheie-lipsă și transport verde".* [5] În context, această propunere, care se încadrează în conținutul *"Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE)",* pentru programul Transporturi pune la dispoziție **7 miliarde EUR pentru** proiecte care vizează infrastructuri europene de transport noi, modernizate și îmbunătățite. Majoritatea proiectelor finanțate în cadrul acestei cereri de propuneri vor contribui la creșterea sustenabilității rețelei globale de transport, punând UE pe calea cea bună pentru a îndeplini obiectivul *"Pactului verde european de reducere a emisiilor generate de transporturi"* cu 90 % până în 2050.

Apelul include următoarele propuneri:

✓ **5,175 miliarde EUR** pentru proiecte de infrastructură pentru TEN-T de **bază și cuprinzătoare** (căi ferate, căi navigabile interioare, porturi maritime și interioare, drumuri, terminale feroviar-rutiere și platforme logistice multimodale, noduri multimodale pentru călători, **aplicații inteligente și interoperabile pentru transport, mobilitate sigură și securizată, reziliența infrastructurii);**

✓ **1,575 miliarde EUR** pentru o nouă infrastructură pentru **combustibili alternativi** pusă în aplicare prin intermediul unei cereri de propuneri continue până în 2023 (inclusiv infrastructura de alimentare rapidă cu energie electrică și de realimentare cu hidrogen în rețeaua rutieră TEN-T);

✓ **330 de milioane EUR** pentru adaptarea **TEN-T la dubla utilizare civilă și de apărare** (pachetul pentru mobilitate militară).

Astfel, observăm că și pentru modernizarea și eficientizarea transportului rutier marfar sunt prevăzute granturi.

Candidații se pot înscrie ca reprezentanți ai unui sau mai multor state-membre, precum și din partea organizațiilor internaționale sau organismelor publice sau private stabilite într-un stat-membru al Uniunii Europene, cu acordul statului-membru în cauză.

În context, necesită a fi menționat faptul că Uniunea Europeană oferă un sprijin considerabil operatorilor de transport rutier internațional de mărfuri. Sprijinul se manifestă nu doar prin adoptarea unui cadru normativ eficient și fortificat, ci și prin oferirea posibilităților de dezvoltare, eficientizare, după cum prezință și programul de granturi descris mai sus. În acest sens, merită a fi reiterat aportul programului *"MIE: Transport (Mecanismul pentru Interconectarea Europei prin programul Transport)".* [6] Astăzi, acesta constituie principalul instrument de finanțare al UE pentru dezvoltarea unor rețele transeuropene de transport de înaltă performanță, durabile și interconectate, cu accent pe cele nouă coridoare ale rețelei centrale. Programul cofinanțează proiecte care sporesc multimodalitatea, îmbunătățesc infrastructura și promovează inovarea și noile tehnologii.

În cadrul programului MIE, **25,8 miliarde EUR** sunt disponibile pentru granturi din bugetul UE pentru perioada 2021-2027 pentru cofinanțarea proiectelor privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN -T) în statele membre ale UE. MIE (2014-2020) a sprijinit până în prezent peste **1 000 de proiecte,** cu un total de **23,29 miliarde EUR în sectorul transporturilor.** [7]

CONCLUZII

Sumarizând cele expuse în cadrul acestei lucrări, este necesar a nominaliza importanța valorificării potențialului ecologic în domeniul transportului internațional rutier de mărfuri. Prezenta lucrare a demonstrat că există un număr extins de oportunități care permit operatorilor de transport rutier internațional de mărfuri să-și dezvolte activitatea prin intermediul vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Uniunea Europeană sprijină și încurajează *activitatea verde* a operatorilor de transport rutier internațional de mărfuri de pe teritoriul statelor sale membre. Se subliniază că, actualmente, unul din obiectivele strategice ale Direcției Generale Mobilitate și Transporturi constă în a demonstra eficiența integrării vehiculelor cu emisie zero în transportul rutier internațional de mărfuri, precum și crearea unei infrastructuri inteligente pentru utilizarea acestor autovehicule. [8]

Mai mult decât atât, realizarea cu succes a planului strategic *“The 2Zero partnership”,* din cadrul căruia fac parte și obiectivele menționate mai sus, pe lângă faptul că va întreprinde acțiunile necesare pentru integrarea transportului durabil și va decarboniza sistemul de transport rutier, va avea și un impact major asupra forței inovatoare și a competitivității globale a economiei europene. Prin urmare, acest parteneriat strategic aduce o contribuție substanțială la creșterea numărului locurilor de muncă pe teritoriul întregului continent. [9]

Din aceste considerente, este deosebit de importantă implicarea activă a operatorilor de transport internațional rutier de mărfuri în ceea ce privește alinierea la prevederile Directivei.

Referințe:

1. Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic [citat 29.08.2023] Disponibil: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex%3A32009L0033
2. Art. (11), alin. (1), din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
3. Art. (5), alin. (2), din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

4. Art. (6) din Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23.04.2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
5. *Comisia Europeană, Direcția Mobilitate și Transporturi:* © Uniunea Europeană, 2023 [citat 29.08.2023] Disponibil: https://transport.ec.europa.eu/news/transport-eu7-billion-key-infrastructure-projects-key-missing-links-green-transport-2021-09-17_ro
6. *Comisia Europeană:* © Uniunea Europeană, 2023 [citat 29.08.2023] Disponibil: https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport
7. *Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi:* © Uniunea Europeană, 2023 [citat 29.08.2023] Disponibil: https://transport.ec.europa.eu/news/transport-eu7-billion-key-infrastructure-projects-key-missing-links-green-transport-2021-09-17_ro?etrans=ro
8. *2zeroemission – inițiativa Direcției Generale Mobilitate și Transporturi:* © Bruxelles, 2023 [citat 29.08.2023] Disponibil: https://www.2zeroemission.eu/what-we-do/strategic-research-and-innovation-agenda-sria/
9. *2zeroemission – inițiativa Direcției Generale Mobilitate și Transporturi:* © Bruxelles, 2023 [citat 29.08.2023] Disponibil: https://www.2zeroemission.eu/what-we-do/strategic-research-and-innovation-agenda-sria/