

NGVA Europe apela aos legisladores a adotarem uma metodologia que contabilize os combustíveis gasosos renováveis

24 de Janeiro, 2019

Nestas últimas etapas cruciais da negociação para um acordo final entre o Parlamento Europeu e o Conselho sobre o novo regulamento que estabelece padrões de emissão de CO₂ para veículos pesados, a NGVA Europe insta os legisladores a adotarem uma metodologia que considere os combustíveis gasosos renováveis já a partir da meta intermédia de 2025.

“É fundamental que seja desenvolvido um mecanismo para a inclusão de combustíveis renováveis e sintéticos no leque de alternativas a fim de atingir as metas finais de redução de CO₂”, refere Associação Portuguesa do Veículo a Gás Natural, numa nota à imprensa. Paralelamente às medições de emissões de CO₂ no tubo de escape, as quais são necessárias como indicador da eficiência do veículo e também para fornecer a indicação do consumo de combustível “deveriam ser consideradas as emissões associadas ao fornecimento do combustível, tendo em vista uma meta de descarbonização muito mais vasta. Este é o sinal necessário tanto para os fabricantes de veículos como para os produtores de biocombustíveis a fim de preservarem o foco em investimentos”, lê-se na mesma nota.

NGVA Europe: “É necessário definir uma metodologia para avaliar as tecnologias certas”

O tipo de metodologia está em aberto e a NGVA Europe considera que “precisa ser definido a fim de ser consistente com o resto da legislação da UE. O que fica claro é que, conforme as múltiplas missões que o setor de veículos pesados têm de cumprir, nenhuma solução única será a adequada e o mecanismo para avaliar as diferentes tecnologias, tanto as hoje disponíveis como aquelas em desenvolvimento”.

De acordo com a nota: “o cronograma é crucial para o sector e atrasar a concepção da metodologia representaria uma oportunidade perdida”. Isto porque “uma quantidade considerável de gás renovável já está disponível e em conformidade com os mais rigorosos critérios de sustentabilidade da Directiva de Energia Renovável (RED)”. De momento, a RED dá apoio à produção, mas “não há mecanismo para estimular o consumo e, finalmente, libertar todos os tipos de biocombustíveis da dependência de apoios públicos e criar um produto orientado pelo mercado”. Portanto, a contabilização da sua contribuição para a meta intermediária em 2025 “é o cronograma mais justificável, inteiramente alinhado com a implantação de tecnologia de gás para mobilidade de cargas e consumo de renováveis”.

Gás: baixo consumo de combustível, forte desempenho e baixas emissões

Paralelamente é também evidente para a NGVA Europe que a “redução das emissões de gases com efeito de estufa é o resultado de uma combinação de esforços que juntam diferentes contribuições relacionadas com as tecnologias dos motores / veículos”. Os camiões movidos a gás estão “classificados entre os mais baixos consumos de combustível disponíveis no mercado”. Assegurando um forte desempenho em termos de eficiência de combustível, em combinação com extensos intervalos de manutenção, “os camiões a gás garantem um bom desempenho climático geral”.

Os consumidores beneficiam com a infraestrutura existente de distribuição e reabastecimento

Uma primeira rede adequada está já em vigor, tanto para a infraestrutura de distribuição quanto para o reabastecimento, se bem que não se espere que as alternativas aumentem rapidamente”, diz a Associação. O desenvolvimento de uma metodologia “melhorará a infraestrutura já existente e a possibilidade de mobilidade de baixas emissões de carbono que o gás natural e renovável oferece”. Além disso, os investimentos necessários para desenvolver a infraestrutura são “factíveis e competitivos quando comparados com outras tecnologias e, portanto, não resultariam num aumento de custos para o consumidor final e apenas em benefícios”.

Neste período de transição para os setores europeus dos transportes e da energia para uma condução com emissões nulas e baixas, “a pressão para a redução das emissões de CO2 deve considerar todas as opções razoáveis sem ser unidireccional a quaisquer custos. Os fabricantes de camiões terão que fornecer soluções complementares e viáveis para alcançar as metas ambiciosas esperadas já em 2025. Isso permitirá ao sector que planeie e invista em conformidade”.