



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.5.2014
COM(2014) 285 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLAMENTET**

Strategi for reduktion af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner

{ SWD(2014) 159 final }

{ SWD(2014) 160 final }

1. INDLEDNING

I køreplanen for omstilling til en konkurrencedygtig lavemissionsøkonomi i 2050¹ og i transporthvidbogen² peger Kommissionen på, at transportsektoren bør mindske sine CO₂-emissioner med omkring 60 % af 1990-emissionerne frem til 2050. Til støtte for det nylige forslag om en ramme for klima- og energipolitikkerne frem til 2030³ bliver transportsektorens mål for 2030 at reducere drivhusgasemissionerne med 20 % i forhold til 2008. Vejtransportens drivhusgasemissioner steg med 29 % mellem 1990 og 2007, men er siden faldet på grund af høje oliepriser, mere energieffektive personbiler og aftagende trafikvækst (6 % mellem 2007 og 2011)⁴.

Af vejtransportens CO₂-emissioner anslås omkring en fjerdedel⁵ at komme fra tunge erhvervskøretøjer. Den stigende godstransport i EU har ført til stigende emissioner frem til udbruddet af den økonomiske krise. Både den absolutte størrelse af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer og deres udviklingsretning og relative andel gør det nødvendigt at nedbringe dem, hvis hvidbogens mål skal nås.

CO₂-emissionerne fra person- og varebiler måles og overvåges i henhold til gældende lovgivning om typegodkendelse. Men de tunge køretøjers CO₂-emissioner måles ikke på en standardiseret måde i EU. Det svækker gennemsligtigheden på EU-markedet. Heroverfor står, at Japan, USA og Canada allerede har lovgivning på området, og Kina forbereder sin indsats for at måle og nedbringe CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. Det kan påvirke konkurrenceforholdet mellem producenterne af tunge køretøjer i disse regioner og mellem de virksomheder, der bruger transport med tunge køretøjer. På denne baggrund er det vigtigt for EU's konkurrenceevne, at EU træffer forholdsregler vedrørende tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner.

Derfor opfordrede Rådet i juni 2007 Kommissionen til "at udvikle og gennemføre politikinstrumenter og -foranstaltninger, der kan nedbringe emissionerne af drivhusgasser fra tunge køretøjer"⁶. I meddelelsen fra april 2010 om "En europæisk strategi for rene og energieffektive køretøjer"⁷ bebudede Kommissionen, at den ville foreslå en strategi for brændstofforbrug og CO₂-emissioner fra tunge køretøjer.

Strategiens mål er at nedbringe CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer på en måde, der er omkostningseffektiv og forholdsmæssig for både de direkte berørte og samfundet. Den bør tilvejebringe en klar og sammenhængende politisk ramme for de berørte parter og pege på, hvordan lovgivningen efter al sandsynlighed vil udvikle sig, og derved gøre det lettere at træffe beslutninger og planlægge investeringer.

1 KOM(2011) 112 endelig.

2 En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 endelig.

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm.

4 Kilde: Det Europæiske Miljøagentur.

5 26,6 % af EU's samlede drivhusgasemissioner ifølge skøn fra AEA-Ricardo i "Lot1"-rapporten, Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles, februar 2011, s 170. Se:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf.

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/da/07/st11/st11483.da07.pdf>.

7 KOM(2010) 186 endelig, s. 6.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:DA:PDF>.

2. BEHOVET FOR EN INDSATS FOR AT NEDBRINGE TUNGE KØRETØJERS BRÆNDSTOFFORBRUG OG CO₂-EMISSIONER

2.1. Uholdbar udvikling i CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer

Fra midten af 1990'erne og frem til udbruddet af den økonomiske krise er godstransporten med tunge køretøjer vokset støt, drevet frem af BNP-væksten, mens personbefordringen med tunge køretøjer har ligget nogenlunde konstant. Koblet med et stabilt brændstofforbrug i køretøjerne har denne udvikling ført til øgede CO₂-emissioner fra tunge køretøjer. Mellem 1990 og 2010 anslås det, at CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer er vokset med 36 %, selv om den økonomiske krise i 2008-2009 afbrød den indtil da stabile vækst⁸.

Den samlede transportaktivitet forventes at vokse i de næste 40 år, men et mindsket brændstofforbrug vil til en vis grad afbøde effekten af denne vækst for CO₂-emissionerne. Føres de nuværende udviklingslinjer og politikker uændret videre, forventes CO₂-emissionerne at forblive stabile, og det betyder, at de både i 2030 og i 2050 bliver ca. 35 % større, end de var i 1990. Det kan ikke anses for at være foreneligt med EU's politik for at mindske drivhusgasemissionerne og transporthvidbogens mål om at reducere emissionerne fra transport i EU med 60 % i tiden frem til 2050 set i forhold til 1990.

2.2. Teknologiske muligheder for at mindske tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner

Det er muligt at opnå betydelige besparelser i de tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner ved hjælp af tekniske forbedringer af motor (bl.a. ved varmegenvinding), transmission, aerodynamik, dæk og supplerende udstyr samt vægtreduktion. Analyser fra den senere tid⁹ har vist, at der kan opnås omkostningseffektive reduktioner på ca. 35 % af CO₂-emissionerne fra nye tunge køretøjer ved hjælp af den nyeste eksisterende teknologi. Det mindskede brændstofforbrug gør dette omkostningseffektivt for både transportvirksomhederne og samfundet.

Derudover kan effektiviteten øges gennem bedre styring af vognparker, bedre uddannelse af chauffører, bedre vedligeholdelse af køretøjer og bedre kapacitetsstyring med intelligente transportsystemer.

2.3. Der må tages stilling til videnhuller og markedsbarrierer

Selv om brændstofforbruget har stor økonomisk betydning, hverken måles eller indberettes CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer¹⁰. Den mangel på viden, dette medfører, gør markedet mindre gennemsigtigt og hindrer energieffektive tunge køretøjer med lavere CO₂-udledning i at få fodfæste på markedet. Dette videnhul må udfyldes, hvis de tunge køretøjers CO₂-emissioner skal kunne nedbringes.

En nylig undersøgelse¹¹ kommer med nogle tentative forklaringer på, at den omkostningseffektive brændstofbesparende teknik ikke tages i brug i nye tunge køretøjer. Markedsbarriererne antager forskellige former:

8 Kilde: Databasen Odyssee-Mure, se: <http://www.odyssee-mure.eu/>.

9 Undersøgelse fra CE Delft: Marginal Abatement Cost Curves for HDVs, 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf.

10 Der findes ikke EU-forskrifter om CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer, bortset fra de kommende målinger af CO₂-emissioner fra motorer i medfør af forordning (EF) nr. 595/2009 (Euro VI), som træder i kraft i 2014.

11 Undersøgelse fra CE Delft: Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector, 2012,

- På trods af at brændstoffeffektiviteten er det vigtigste kriterium, når transportvirksomheder skal købe et nyt køretøj, tages den brændstofbesparende teknik ikke i brug, og det har med købsprocessen at gøre, for kun få transportvirksomheder råder over data, der gør det muligt at vurdere teknologierne eller sammenligne køretøjerne.
- Selv om producenterne tilbyder de brændstofbesparende teknologier, er det kun som ekstraudstyr, ikke som standard på køretøjernes grundmodeller.
- Virksomheder, der bruger tunge køretøjer, synes at afskrive dem over tre år, hvilket er langt under deres anslåede gennemsnitlige levetid på 11 år.
- Der mangler finansieringsmuligheder.
- Modsattede incitamenter, når køberen af køretøjet, f.eks. et leasingselskab, ikke får udbytte af brændstofbesparelser, der kommer transportvirksomheden til gode.

Selvom transportvirksomhederne kender til de vigtigste af de eksisterende brændstofbesparende teknologier, der forbedrer de tunge køretøjers præstationer, hindrer videnhullet dem i at sammenligne forskellige nye køretøjers præstationer, og derfor kan de ikke stille krav om, at nye køretøjer udstyres med disse omkostningseffektive teknologier.

2.4. Andre lande er allerede skredet til handling

EU, der ikke har lovgivet på området, er bagud i forhold til andre lande, der allerede har truffet foranstaltninger. Japan indførte lovgivning om tunge køretøjers brændstofforbrug i 2007. USA udstedte regler om tunge køretøjers CO₂-emissioner i 2011, og i 2012 fulgte Canada trop. Den amerikanske og canadiske lovgivning er rettet mod CO₂-emissioner fra motor og køretøjer med kun chassis og kabine, og den implementeres ved hjælp af forenklede ydeevneværdier og fabrikanterklæringer. USA er ved at forberede mere ambitiøse bestemmelser med fokus på måling af emissionerne fra hele køretøjet.

2.5. En indsats vil gavne EU's økonomi

Europæiske producenter har en førerposition på verdensmarkedet for tunge køretøjer, hvor de tegner sig for over 40 % af den samlede verdensproduktion¹². Selv om handelsbalancen for tunge køretøjer er i EU's favør med et betydeligt overskud, afspejler dette ikke fuldt ud EU-industriens styrkeposition, idet det meste af EU-industriens produktion til udenlandske markeder foregår uden for Europa. Brændstofforbruget er et vigtigt købskriterium, og derfor vil det understøtte disse producenters konkurrenceevne at sætte dem i stand til at investere i yderligere forbedring af brændstoføkonomien.

Selv om den EU-baserede produktion af tunge køretøjer kun udgør en mindre del af verdensproduktionen (omkring 12-14 %), kan EU-standarder få en betydelig signalværdi på verdensplan, sådan som det klart har vist sig derved, at mange andre lande, bl.a. Kina, Indien, Rusland og Indonesien, har overtaget Euro-standarderne for emission af forurenende stoffer.

Uden en indsats på EU-plan ville vi gå glip af omkostningseffektive muligheder for at mindske CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer og dermed bidrage til nedbringelsen af EU's samlede CO₂-emissioner. Fremstillingsindustrien i EU ville risikere at gå glip af stordriftsfordele i forbindelse med udvikling og ibrugtagning af nye CO₂-reducerende

12 <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>.
 Kilde: Rapport fra AEA-Ricardo, se:
http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, især side 26-27, på grundlag af statistik fra International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers (OICA).

teknologier, og det kunne svække dens konkurrenceevne på verdensmarkedet. En stor del af den transport, virksomhederne i EU er afhængige af, foregår med tunge køretøjer. Omkostningseffektive reduktioner af disse køretøjers brændstofforbrug svarer til et ambitionsniveau, der er økonomisk overkommeligt for transportvirksomhederne og slutbrugerne, forbedrer konkurrenceevnen for disse virksomheder og mindsker energiimporten.

Selv om EU allerede har taget eller er på vej med en række initiativer på områder som køretøjskonstruktion, transportstyring, internalisering af eksterne omkostninger, anvendelse af CO₂-frie brændstoffer og bilkøbsbeslutninger, er det nødvendigt at opstille en helhedsstrategi på EU-plan for at nedbringe CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. Dette vil også sikre, at EU's fremtidige lovrammer på dette område bliver forudsigelige for erhvervslivet.

3. EN EU-STRATEGI FOR NEDBRINGELSE AF TUNGE KØRETØJERS BRÆNDSTOFFORBRUG OG CO₂-EMISSIONER

De vigtigste faktorer bag tunge køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug er *transportefterspørgslen*, som er forbundet med den økonomiske aktivitet, *trafikfordelingen* mellem vej, bane, luft og vandveje, *brændstoffets drivhusgasintensitet*, *køretøjets energieffektivitet* og *driften af vognparker med tunge køretøjer*. Den samlede transportefterspørgsel ligger uden for denne strategi, men en helhedsstrategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer må omfatte de øvrige hovedfaktorer.

3.1. En styrket EU-politik for tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner

EU har allerede truffet foranstaltninger, som direkte eller indirekte berører mange af faktorerne bag CO₂-emissioner fra tunge køretøjer:

- *Trafikoverflytning* er et vigtigt led i EU's transportpolitik til støtte for intermodalitet. Udkastet til EU-retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet¹³ lægger op til, at afbødning af klimaforandringer skal være et kriterium i programmeringen af EU-finansiering af ny infrastruktur. Disse politikker ventes at føre til, at den udvikling, der har lagt en stigende andel af transportarbejdet over på vejene, langsomt vil blive vendt.
- *Foranstaltninger for at mindske brændstoffets drivhusgasintensitet* har givet de alternative brændstoffer en andel på cirka 6 %¹⁴ (2010) af vejtransportens energiforbrug. Den eksisterende lovgivning¹⁵ har til formål at fremme anvendelsen af energiformer med mindre drivhusgas og mere vedvarende energi i transporten, og den indeholder med henblik herpå kvantitative mål, der i øjeblikket er under revision¹⁶. Udviklingen af en alternativ brændstofinfrastruktur og øget brug af naturgas og biomethan i tunge køretøjer understøttes yderligere af det nylige initiativ om "Miljøvenlig energi til transport" og de reviderede retningslinjer for TEN-T med

13 KOM(2011) 650 endelig; forventes vedtaget i sommeren 2013.

14 Kilde: Eurostat.

15 Direktiv 2009/28/EF om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (direktivet om vedvarende energi) har fastsat et obligatorisk mål på 10 % vedvarende energi i transportsektoren. Samtidig blev der ved en ændring af direktiv 98/70/EF (direktivet om brændstofkvalitet) indført et obligatorisk reduktionsmål for 2020 på 6 % for drivhusgasintensiteten af brændstoffer, der benyttes inden for vejtransport og til mobile ikke-vejgående maskiner.

16 COM(2012) 595 final, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012PC0595&qid=1397148436588&from=DA>.

støtte fra Connecting Europe-faciliteten^{17,18,19}. Kommissionen har også fremsat et forslag²⁰ om revision af energibeskatningsdirektivet²¹, som vil omlægge det nuværende energibeskatningssystem, så et CO₂-element indgår i brændstofskatterne.

- Der arbejdes aktivt med at *støtte udvikling og ibrugtagning af køretøjer med færre CO₂-emissioner*. Initiativet "grønne biler" under det syvende forskningsrammeprogram omfattede også forbedring af tunge køretøjers brændstoffektivitet og reduktion af deres CO₂-emissioner. Også det foreslåede rammeprogram for forskning og innovation, Horisont 2020, omfatter støtte til rene og effektive køretøjer²². Videre omfatter EU-lovgivningen aktiv støtte til indkøb af mere miljøvenlige køretøjer til offentlige organisationer²³. I forskrifterne om typegodkendelse²⁴ for så vidt angår vægt og dimensioner er der for nylig givet tilladelse til ekstra længde (50 cm), når der monteres aerodynamiske anordninger bag på nye lastbiler og påhængsvogne. I forlængelse heraf har Kommissionen for nylig foreslået²⁵, at direktiv 96/53/EF, der fastsætter regler om vægt og dimensioner for køretøjer i international trafik, ændres med henblik på yderligere dispensationer, som muliggør bedre aerodynamiske løsninger til tunge køretøjer.
- *Betydningen af styring af vognparker erkendes også og tages op til behandling*. Lovgivning om vejafgifter bidrager til bedre transporteffektivitet og lavere brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Hvor der er indført afgifter på tunge godskøretøjer i henhold til direktiv 1999/62/EF²⁶, har opkrævningen optimeret vejtransporten ved at mindske tomkørslen og forbedre lastfaktorerne, fremskyndet fornyelse af vognparken og skabt grundlag for større samspil i transportsystemet. Det nye direktiv om intelligente transportsystemer vil bidrage til at fremskynde udviklingen og ibrugtagningen af informationsteknologi på vejtransportområdet og på grænsefladerne med andre transportformer²⁷. Desuden har Kommissionen i december 2013 fremsat særlige anbefalinger om samordning af indsatsen på alle forvaltningsniveauer og mellem den offentlige og den private sektor på områderne bylogistik, adgangsregulering i byområder, udbredelse af intelligente transportsystemer og trafiksikkerhed i byerne.

De transportpolitiske rammeforskrifter videreudvikles løbende. Som bebudet i transporthvidbogen er der en række initiativer under forberedelse, som vil styrke dem yderligere:

-
- 17 Meddelelse fra Kommissionen COM(2013) 17, Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer, og COM(2013) 18, forslag til direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.
<http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>.
- 18 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU.
- 19 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010.
- 20 KOM(2011) 168/3.
- 21 Rådets direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003: om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet, EUT L 283 af 31.10.2003, s. 51.
- 22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020
- 23 Direktiv 2009/33/EF, EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5.
- 24 Forordning (EF) nr. 661/2009 og direktiv 2007/46/EF.
- 25 COM(2013) 195 final.
- 26 Direktiv 1999/62/EF som ændret ved direktiv 206/38/EF og direktiv 2001/172/EU, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:DA:PDF> (konsolideret udgave).
- 27 Derudover ydes der F&U-støtte til udvikling af intelligente transportsystemer under det nuværende 7. rammeprogram, og den vil blive videreført under EU's næste rammeprogram for forskning og innovation 2014-2020 (Horisont 2020).

- Der vil blive arbejdet videre med *fordelingen på transportformer og trafikoverflytning* til lavemissionstransport. Den planlagte *initiativ for e-fragt* forventes at skabe rammer for strømlining af de elektroniske informationsstrømme, der knytter sig til de fysiske varestrømme. Flere af de indsatsområder, transporthvidbogen²⁸ omfatter, vil også påvirke fordelingen mellem transportformer, herunder navnlig udviklingen af multimodal godstransport og multimodale fragtkorridorer samt nye rammer for indlandssejlad.
- *Udførelsen af godstransporten* vil blive påvirket af flere foranstaltninger, som forventes at bidrage til mindsket energiforbrug:
 - Ved en omarbejdning af kørekortsdirektivet i 2012 blev der indført bestemmelser om, at køreprøver for lastbilchauffører skulle omfatte *krav til miljøvenlig kørsel*, og der er planlagt en yderligere indsats for at gennemføre disse bestemmelser.
 - En igangværende *revision af lovgivningen om infrastrukturafgifter* har til formål at fremme en mere systematisk brug af afstandsbaserede vejafgifter, som afspejler infrastrukturuomkostninger og eksterne omkostninger ud fra princippet om, at forureneren og brugeren betaler.
 - Der arbejdes på et *initiativ om CO₂-fodaftrek*, som skal bidrage til større gennemsækelighed og slutbrugerinformation om CO₂-udledningerne fra gods- og passagertransport.
 - Endelig kunne en revision af restriktionerne for cabotagekørsel som foreslået i transporthvidbogen også bidrage til at gøre vejtransporten mere effektiv ved at øge køretøjernes lastfaktorer, hvis det gøres gradvis, og hvis det kombineres med foranstaltninger for at forbedre gennemførelsen og for at afbøde den mulige risiko for, at det fremkalder en stigning i vejtransporten.

Men til dato har der manglet en EU-indsats over for tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner, når de bringes i omsætning, svarende til den, der gælder for personbiler og varevogne. Transporthvidbogen påpeger, at der er behov for yderligere foranstaltninger på dette område²⁹.

3.2. Kortfristede tiltag for at fylde videnhullet

Som anført i afsnit 2.3 er det en forudsætning for at kunne gøre noget ved de tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner, at de måles og overvåges. Det vil mindske nogle af de vigtige nuværende markedsbarrierer ved at øge markedets gennemsigtighed og sammenligneligheden mellem køretøjer og dermed stimulere konkurrencen mellem fabrikkerne og øge slutbrugernes opmærksomhed på problemet. En sådan indsats bør medføre, at der fremstilles og købes mere brændstoføkonomiske tunge køretøjer med lavere CO₂-emissioner.

Dette mål søges nået i to tempi:

28 Transporthvidbogens indsatsområde 1 "indre marked for jernbanetjenester", 5 "passende rammer for transport ad indre vandveje", 7 "multimodal godstransport", 33 "nul-emissioner fra logistik i byområder i 2030" og 35 "multimodale fragtkorridorer". Se <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:DA:PDF>.

29 Indsatsområde 26, "Passende standarder for CO₂-emissioner fra køretøjer eller fartøjer i alle transportformer, om nødvendigt suppleret med krav til energieffektivitet for alle typer fremdriftssystemer".

- **Færdigudvikling af et simuleringsværktøj**

De mange forskellige modeller af tunge køretøjer og anvendelser for dem (tankvogne, busser osv.) betyder, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at udføre CO₂-prøvning af tunge køretøjer på samme måde som for personbiler og varevogne. Computersimulering har en række fordele, fordi denne teknik kan bringes til at omfatte alle forhold vedrørende de tunge køretøjer, og fordi den er mangesidig og yderst omkostningseffektiv. Kommissionen har siden 2009 samarbejdet med interessenter i industrien om at udvikle et simuleringsværktøj, VECTO³⁰, med henblik på at måle alle aspekter af tunge køretøjers CO₂-emissioner. Dvs. at målingerne omfatter emissioner, der skyldes køretøjernes motor og transmission, aerodynamik, rullemodstand og hjælpeudstyr. Mens andre lande, f.eks. USA og Canada, for nylig har vedtaget lovgivning om tunge køretøjers CO₂-emissioner baseret på emissioner fra motoren med køretøjets chassis/kabine, forventes det, at VECTO bliver den første branchedækkende metode til at anslå tunge køretøjers CO₂-emissioner for hele køretøjet inklusive påhængsvogn.

Kommissionens Fælles Forskningscenter er tæt involveret i dette projekt. I april 2013 udgav det en koncepttestrapport³¹, der konkluderer, at VECTO på dette punkt i forsøgsfasen leverer CO₂-emissionsoverslag, som ligger tæt nok på de praktiske værdier og er pålidelige nok, til at de kan danne grundlag for et EU-system til måling af tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner.

Simuleringsmetoden vil blive yderligere justeret og forbedret for at øge dens pålidelighed og præcision. VECTO forventes at blive operationel i maj 2014 for mindst tre kategorier af tunge køretøjer, som tilsammen tegner sig for over 50 % af CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. Hensigten er, at systemet gradvis skal udstrækkes til andre kategorier af tunge køretøjer.

- **Lovgivningstiltag, der er nødvendige for at måle, certificere og indberette CO₂-emissioner fra tunge køretøjer**

VECTO giver mulighed for at måle nyindregistrerede tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner. Dokumenterede og kontrollerede tal for disse parametre kan leveres for hvert nyindregistreret tungt køretøj, og de kan indberettes og overvåges. Dertil kræves to lovgivningstiltag, som kan gennemføres sideløbende.

i) *Certificering* af brændstofforbrug og CO₂-emissioner kræver tilpasning af de relevante typegodkendelsesforskrifter. Metoden til at bestemme disse værdier skal indarbejdes i forskrifterne, således at medlemsstaternes myndigheder kan certificere dem. På den måde vil disse oplysninger også stå til rådighed for køberne.

ii) *Indberetning* er der brug for med henblik på at lette overvågningen og formidlingen af CO₂-værdierne for certificerede, nyindregistrerede tunge køretøjer i EU. Til den ende skal der efter den almindelige lovgivningsprocedure vedtages nye forskrifter om, at medlemsstaterne skal indberette tunge køretøjers CO₂-emissioner, beregnet ved hjælp af VECTO, til Kommissionen, svarende til dem, der findes for personbiler og varevogne.

Det er en nødvendig forudsætning for tilrettelæggelse af mere ambitiøse foranstaltninger, at hullerne i den eksisterende viden udfyldes. Certificering, indberetning og bedre forbrugeroplysning forventes ganske vist ikke i sig selv at medføre en væsentlig reduktion i

30 VECTO: Vehicle Energy Consumption Calculation Tool.

31 Se: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm.

tunge køretøjers CO₂-emissioner, men de forventes at gøre markedet mere gennemskueligt hvad angår køretøjernes effektivitet og dermed at forbedre konkurrencen.

3.3. Mulige mellemfristede politikker

Transportsektoren må bidrage mere, hvis det skal blive muligt at nå ambitiøse mål for drivhusgasreduktion i 2030 på en omkostningseffektiv måde. Forskellige mulige politikker kunne overvejes for at begrænse CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer. Den mest indlysende mulighed er at fastsætte obligatoriske gennemsnitsgrænseværdier for CO₂-emissioner fra nyindregistrerede tunge køretøjer, bl.a. fordi der derved opnås sammenhæng med den måde, emissioner fra person- og varebiler er reguleret på, men der er også andre muligheder, f.eks. moderne infrastruktur til alternative brændstoffer til tunge køretøjer, mere intelligent prissætning af infrastrukturbrugen, effektiv og sammenhængende anvendelse af køretøjsbeskatning i medlemsstaterne og andre markedsbaserede mekanismer. Disse muligheder udelukker ikke nødvendigvis hinanden. Hvorom alting er, vil der blive foretaget en konsekvensanalyse for at finde frem til den eller de mest omkostningseffektive løsninger.

En forudsætning for yderligere tiltag er, at VECTO-simuleringsværktøjet er fuldt operationelt, og at der er iværksat lovforskrifter om certificering og indberetning af tunge køretøjers CO₂-emissioner. Der må også arbejdes videre for at bekræfte det teknologiske potentiale, opnå en bredere forståelse af, hvilke hindringer der findes på markedet for ibrugtagning af de teknologiske løsninger, og på ny vurdere omkostninger og fordele ved at bekæmpe tunge køretøjers CO₂-emissioner og den underliggende incitamentstruktur for mere energieffektive tunge køretøjer.

4. KONKLUSION

CO₂-emissionerne fra tunge køretøjer er steget gennem de sidste to årtier, selv om den økonomiske krise har afbrudt den tidligere stabile vækst, og ændres den politiske linje ikke, forventes de fortsat at ligge betydeligt over 1990-niveauet på langt sigt. Det kan ikke forenes med transporthvidbogens mål om at nedsætte transportens CO₂-emissioner med 60 % i 2050 i forhold til 1990-niveauet. Et centralt element, der hæmmer indsatsen for at nedbringe disse emissioner, er et videnhul, som skyldes, at tunge køretøjers CO₂-emissioner ikke måles, certificeres og registreres, når der indregistreres nye køretøjer.

Eksisterende avanceret teknologi rummer store muligheder for at forbedre tunge køretøjers ydeevne og nedskære CO₂-emissionerne på en omkostningseffektiv måde. I øjeblikket er der barrierer på markedet, som hindrer fuld udnyttelse af disse muligheder. Store dele af disse muligheder kan frigøres ved hjælp af en helhedsstrategi, der bygger på et sæt hensigtsmæssige foranstaltninger.

Den foreslåede strategi sigter mod at gøre den politiske og lovgivningsmæssige udvikling på dette område mere forudsigelig for de berørte parter. Den består i en række tiltag, som på kort sigt skal gøre markedet mere gennemsigtigt og derved fremme emissionsreduktioner, nemlig:

- en række initiativer, som der er lagt op til i transporthvidbogen for at styrke de eksisterende EU-politikker, der direkte eller indirekte bidrager til at nedbringe tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner
- en indsats for at udfylde det påviste videnhul ved at måle tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner ved hjælp af VECTO og ved at certificere og

indberette nyindregistrerede køretøjers CO₂-emissioner. Kommissionen planlægger at fremsætte lovgivningsforslag med dette formål i slutningen af 2015.

Når disse kortfristede foranstaltninger er gennemført, og resultaterne af den fortsatte analyseindsats foreligger, vil mellemfristede politikker, herunder fastsættelse af obligatoriske CO₂-emissionsgrænser for nyindregistrerede tunge køretøjer, blive taget op til overvejelse som støtte for gennemførelsen af EU's klima- og energipolitiske ramme for perioden frem til 2030.

Kommissionen opfordrer Rådet og Europa-Parlamentet til at slutte op om denne strategi og medvirke til at realisere de skitserede foranstaltninger. Den opfordrer også de berørte parter, navnlig bilindustrien og transportsektoren, til at støtte denne strategi for at nedbringe tunge køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emissioner som led i EU's overordnede politik for omstilling til en lavemissionsøkonomi.