



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 21.5.2014.
COM(2014) 285 final

KOMUNIKACIJA KOMISIJE VIJEĆU I EUROPSKOM PARLAMENTU

Strategija smanjenja potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila

{SWD(2014) 159 final}
{SWD(2014) 160 final}

1. UVOD

U Planu Komisije za prijelaz na konkurentno gospodarstvo s niskom razinom emisija ugljika u 2050.¹ i Bijeloj knjizi o prometu² stoji da u sektoru prometa do 2050. emisije CO₂ treba smanjiti za oko 60 % u odnosu na razinu iz 1990. Kako bi se poduprli nedavno predloženi okvirni ciljevi klimatske politike³ za 2030., cilj u sektoru prometa bit će smanjenje emisija stakleničkih plinova do 2030. na oko 20 % ispod razine iz 2008. U razdoblju 1990. – 2007. emisije stakleničkih plinova u cestovnom prometu povećale su se za 29 %, ali su otada u padu zbog visokih cijena nafte, veće učinkovitosti osobnih automobila i sporijeg rasta mobilnosti (za 6 % između 2007. i 2011.)⁴.

Procjenjuje se da oko jednu četvrtinu⁵ emisija CO₂ u cestovnom prometu stvaraju teška teretna vozila. S obzirom na povećanje opsega tereta koji se prevozi unutar EU-a, do početka gospodarske krize rasla je i količina emisija. S obzirom na njihovu apsolutnu količinu, kretanje i relativni udio, emisije CO₂ iz teških teretnih vozila treba ograničiti kako bi se ispunili ciljevi iz Bijele knjige o prometu.

Emisije CO₂ iz automobila i kamiona mjere se i nadziru u okviru postojećeg zakonodavstva o homologaciji. Mjerenje emisija CO₂ iz teških teretnih vozila međutim u EU-u nije standardizirano, čime se smanjuje transparentnost na tržištu EU-a. Nasuprot tome, Japan, SAD i Kanada već su donijeli propise o mjerenju i ograničavanju emisija CO₂ iz teških teretnih vozila, a Kina priprema odgovarajuće mjere. To bi moglo utjecati na relativnu konkurentnost proizvodnje teških teretnih vozila u spomenutim regijama te na poduzeća koja ovise o prometu teškim teretnim vozilima. S obzirom na gore navedeno, djelovanje EU-a u području potrošnje goriva i emisija CO₂ iz teških teretnih vozila važno je za konkurentnost EU-a.

Imajući u vidu ta razmatranja, Vijeće je u lipnju 2007. pozvalo Komisiju „na razvoj i provedbu političkih instrumenata i mjera kojima bi se smanjile emisije stakleničkih plinova iz teških teretnih vozila”⁶. U Komunikaciji „Europska strategija o čistim i energetske učinkovitim vozilima”⁷ iz travnja 2010. Komisija je najavila da će predložiti strategiju usmjerenu na potrošnju goriva i emisije CO₂ iz teških teretnih vozila.

Cilj te strategije jest ograničiti emisije CO₂ iz teških teretnih vozila na način koji je isplativ i proporcionalan za dionike i za društvo. Njome bi dionicima trebalo pružiti jasan i koherentan politički okvir i u njoj navesti vjerojatni smjer razvoja zakonske regulative, čime bi se olakšalo donošenje odluka i planiranje ulaganja.

1 COM/2011/0112 završna verzija

2 „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu”, u kojem se učinkovito gospodari resursima”;

COM/2011/0144 završna verzija

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

4 Izvor: Europska agencija za okoliš.

5 Društvo AEA-Ricardo ih u izvješću „Lot1”, Smanjenje i ispitivanje emisija stakleničkih plinova iz teških teretnih vozila,

veljača 2011., str. 170., procjenjuje na 26,6 % ukupnih emisija stakleničkih plinova u EU-u. Dostupno na:

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

6 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/07/st11/st11483.en07.pdf>

7 COM(2010)186 završna verzija, str. 6.,

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

2. POTREBA ZA DJELOVANJEM RADI OGRANIČENJA POTROŠNJE GORIVA I EMISIJA CO₂ KOD TEŠKIH TERETNIH VOZILA

2.1. Kretanje emisija CO₂ iz teških teretnih vozila nije održivo

Od sredine devedesetih godina prošlog stoljeća do početka gospodarske krize prijevoz tereta teškim teretnim vozilima, pokrenut rastom BDP-a, bio je u neprekidnom porastu, dok je prijevoz putnika ostao uglavnom nepromijenjen. Zajedno sa stabilnom razinom potrošnje goriva kod vozila, takva su kretanja dovela do povećanja emisija CO₂ iz teških teretnih vozila. Procjenjuje se da su između 1990. i 2010. emisije CO₂ iz teških teretnih vozila porasle za oko 36 %, unatoč gospodarskoj krizi 2008. – 2009. kojom je prekinut prethodno zabilježeni stabilan rast⁸.

Predviđa se da će ukupna prometna aktivnost u idućih 40 godina porasti, ali će smanjenje potrošnje goriva donekle ublažiti taj učinak na razinu emisija CO₂. Promatrajući trenutačna kretanja i politike, predviđa se da će razina emisija CO₂ iz teških teretnih vozila ostati stabilna, pa će tako 2030. i 2050. biti za oko 35 % veća u odnosu na razinu iz 1990. To se ne može smatrati sukladnim politikama EU-a čiji je cilj smanjiti emisije stakleničkih plinova niti s ciljem iz Bijele knjige o prometu da se emisije u prometu unutar EU-a do 2050. smanje za 60 % u odnosu na razine iz 1990.

2.2. Poboljšanjem tehnologije mogu se smanjiti potrošnja goriva i emisije CO₂ kod teških teretnih vozila

Znatne uštede u potrošnji goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila mogu se ostvariti tehničkim poboljšanjima motora (uključujući rekuperaciju topline), transmisije, aerodinamike, guma i dodatne opreme te smanjenjem mase vozila. Iz nedavno provedenih analiza⁹ vidljivo je da se primjenom suvremenih tehnologija u proizvodnji novih teških teretnih vozila mogu ostvariti isplativa smanjenja emisija CO₂ za oko 35 %. Smanjenje potrošnje goriva isplativo je i iz perspektive prijevoznika i iz perspektive društva.

Učinkovitost se osim toga može dodatno povećati boljim upravljanjem voznim parkom, kvalitetnijim osposobljavanjem vozača, višom razinom održavanja vozila i boljim upravljanjem kapacitetima uz pomoć Inteligentnih prometnih sustava (ITS).

2.3. Potreba za rješavanjem pitanja nedostatka znanja i prepreka na tržištu

Unatoč gospodarskom značaju potrošnje goriva, emisije CO₂ iz teških teretnih vozila niti se mjere niti se o njima izvješćuje¹⁰. Zbog nedostatka znanja koji iz toga proizlazi smanjuje se transparentnost na tržištu i tako ometa ulazak na tržište energetske učinkovite teške teretne vozila koja ispuštaju manje CO₂. Rješavanje pitanja nedostatka znanja neophodan je korak ka ograničenju emisija CO₂ iz teških teretnih vozila.

8 Izvor: Baza podataka „Odyssee-Mure”, dostupna na: <http://www.odyssee-mure.eu/>

9 Studija koju je provelo društvo CE Delft, „Krivulje graničnih troškova smanjenja emisija iz teških teretnih vozila”, 2012.,

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

10 Emisije CO₂ iz teških teretnih vozila nisu uređene zakonodavstvom EU-a, osim budućeg mjerenja emisija CO₂ iz motora na temelju Uredbe (EZ) br. 595/2009 (Euro VI) koja će proizvesti učinke u 2014.

U nedavno provedenoj studiji¹¹ navodi se niz mogućih objašnjenja za nedovoljno prihvaćanje isplativih tehnologija uštede goriva kod novih teških teretnih vozila. Te prepreke na tržištu poprimaju razne oblike:

- unatoč tome što je učinkovita potrošnja goriva primarni kriterij prijevoznih poduzeća prilikom nabave novog vozila, nedovoljno prihvaćanje tehnologija uštede goriva povezano je s postupkom nabave, u kojemu samo mali broj prijevoznih poduzeća raspolaže podacima za evaluaciju tehnologija ili usporedbu vozila,
- proizvođači nude tehnologije uštede energije samo kao mogućnost, a ne kao standardnu opremu osnovnih vozila,
- čini se da prijevoznici amortiziraju teška teretna vozila unutar tri godine, što je znatno ispod procijenjenoga prosječnog životnog vijeka teških teretnih vozila koji iznosi jedanaest godina,
- nedostaje pristup financiranju,
- poticaji su podijeljeni, tj. kupac vozila odnosno poduzeće koje vozila daje u zakup ne izvlači korist od uštede goriva koju ostvaruje prijevoznik.

Iako su prijevoznici svjesni glavnih tehnologija uštede goriva kojima se poboljšavaju performanse teških teretnih vozila, zbog nedostatka znanja nisu u stanju usporediti performanse raznih novih vozila pa tako nisu u mogućnosti zatražiti da se isplative tehnologije uključe u nova vozila.

2.4. Druge zemlje već su počele djelovati

Za razliku od nedostatka zakonodavstva u EU-u, druge zemlje već su počele djelovati. Japan je 2007. uveo propise o potrošnji goriva teških teretnih vozila. SAD je 2011. regulirao emisije CO₂ iz teških teretnih vozila, a 2012. isto je učinila i Kanada. Zakonodavstvo SAD-a i Kanade usmjereno je na emisije CO₂ iz motora i voznog postolja s kabinom, a provodi se na temelju pojednostavnjenih vrijednosti performansi i deklaracija proizvođača. U SAD-u su trenutačno u pripremi još ambiciozniji zakonski propisi, usmjereni na mjerenje emisija iz cjelokupnog vozila.

2.5. Djelovanje EU-a donijelo bi korist njegovom gospodarstvu

Europski proizvođači s oko 40 % ukupne svjetske proizvodnje¹² teških teretnih vozila imaju vodeću ulogu na svjetskom tržištu tih vozila. Iako je trgovinska bilanca teških teretnih vozila u EU-u pozitivna i bilježi znatan višak, to ne odražava u potpunosti jaki položaj industrije EU-a jer se većina proizvodnje proizvođača EU-a namijenjene stranim tržištima odvija izvan Europe. Budući da je potrošnja goriva ključni parametar prilikom nabave vozila, omogućivanje ulaganja tih proizvođača radi daljnjeg poboljšanja učinkovitosti potrošnje goriva pridonijet će njihovoj konkurentnosti.

Dok proizvodnja teških teretnih vozila u EU-u predstavlja manji udio u svjetskoj proizvodnji (oko 12 – 14 %), norme EU-a mogu biti važan uzor u cijelom svijetu, što je jasno vidljivo iz

11 Studija koju je provelo društvo CE Delft, „Prepreke na tržištu koje stoje na putu povećanju učinkovitosti u sektoru cestovnog teretnog prometa u Europi”, 2012.,
<http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>

12 Izvor: Izvješće koje je izradilo društvo AEA–Ricardo, dostupno na:
http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, posebno str. 26. – 27., na temelju statistike Međunarodne organizacije proizvođača motornih vozila (OICA).

činjenice da su brojne druge zemlje, u prvom redu Kina, Indija, Rusija i Indonezija, preuzele norme EU-a za emisije onečišćujućih tvari.

Bez djelovanja EU-a propustili bismo isplative prilike za smanjenje emisija CO₂ iz teških teretnih vozila te za smanjenje ukupnih emisija CO₂ EU-a. Proizvodna industrija EU-a u razvoju i primjeni novih tehnologija smanjenja emisija CO₂ možda neće imati koristi od ekonomije razmjera, što bi moglo oslabjeti njezin konkurentni položaj na svjetskom tržištu. Poduzeća u EU-u u velikom se dijelu svojeg prijevoza oslanjaju na teška teretna vozila. Isplativim smanjenjima potrošnje goriva teških teretnih vozila osigurat će se razina ambicije koja je isplativa prijevoznicima i krajnjim korisnicima, poboljšati konkurentnost tih poduzeća i smanjiti uvoz energije.

Dok su inicijative EU-a već poduzete ili utvrđene za niz područja kao što je dizajn vozila, upravljanje prijevozom, internalizacija vanjskih troškova, dekarbonizacija ili odlučivanje o nabavi vozila, za ograničenje emisija CO₂ iz teških teretnih vozila potrebna je sveobuhvatna strategija EU-a. Time će i industrija dobiti bolji uvid u budući regulatorni okvir EU-a u tom području.

3. STRATEGIJA EU-A ZA OGRANIČENJE POTROŠNJE GORIVA I EMISIJA CO₂ KOD TEŠKIH TERETNIH VOZILA

Glavni pokretači emisija CO₂ i potrošnje goriva kod teških teretnih vozila jesu *prometna potražnja* povezana s gospodarskom aktivnošću, *podjela vrsta prometa* na cestovni, željeznički, zračni i vodeni, *intenzitet stakleničkih plinova u gorivu*, *energetska učinkovitost vozila* i *upravljanje voznim parkovima teških teretnih vozila*. Budući da rješavanje pitanja ukupne prometne potražnje nadilazi okvire ove strategije, sveobuhvatna strategija ograničenja emisija CO₂ mora se baviti ostalim glavnim pokretačima.

3.1. Jačanje politika EU-a kojima se nastoji riješiti pitanje potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila

EU je već počeo djelovati kako bi posredno ili neposredno razmotrio mnoge pokretače emisija CO₂ iz teških teretnih vozila:

- *Prijelaz na vrste prijevoza s niskom razinom emisija ugljika* ključna je dimenzija prometne politike EU-a kojom se podupire intermodalnost. U nacrtu smjernica EU-a za razvoj transeuropske prometne mreže¹³ predviđaju se kriteriji ublažavanja klimatskih promjena koji bi se uzimali u obzir prilikom planiranja programa EU-a za financiranje nove infrastrukture. Očekuje se da će te politike polako prouzročiti obrat razvoja koji je doveo do povećanja udjela cestovnog prometa.
- *Mjerama za smanjenje intenziteta stakleničkih plinova u gorivu* postiglo se da alternativna goriva čine oko 6%¹⁴ (2010.) energije koja se koristi u cestovnom prometu. Cilj postojećeg zakonodavstva¹⁵ jest dati prednost korištenju obnovljive energije kojom se stvara manje emisija stakleničkih plinova u prometu. Zato su njime

13 COM/2011/650 završna verzija, donošenje se očekuje sredinom 2013.

14 Izvor: Eurostat

15 Direktivom 2009/28/EZ o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora („Direktiva o obnovljivoj energiji”) utvrđen je obvezni cilj od 10 % za korištenje obnovljive energije u sektoru prometa. Istovremeno je izmjenom Direktive 98/70/EZ („Direktiva o kvaliteti goriva”) uveden obvezni cilj da se do 2020. postigne 6 %-tno smanjenje intenziteta stakleničkih plinova u gorivima koja se koriste u cestovnom prometu i izvancestovnim pokretnim strojevima.

određuju kvantitativni ciljevi koji se trenutačno preispituju¹⁶. Nedavno pokrenutom inicijativom „Čista energija u prometu” i revidiranim smjernicama za TEN-T, uz potporu Instrumenta za povezivanje Europe, također se podupire razvoj infrastrukture za alternativna goriva i povećano korištenje prirodnog plina i biometana kod teških teretnih vozila^{17,18,19}. Komisija je predložila²⁰ i reviziju „Direktive o oporezivanju energije”²¹ kojom bi se preustrojio trenutačni sustav oporezivanja energije, a u oporezivanje goriva uključio element CO₂.

- *Aktivno se podržava razvoj i uvođenje u promet vozila s manjim otiskom ugljika. „Inicijativa za ekološke automobile” u okviru Sedmog okvirnog programa za istraživanje obuhvaćala je poboljšanje učinkovitosti potrošnje goriva i smanjenje emisija CO₂ kod teških teretnih vozila. Podrška čistim i učinkovitim vozilima odražava se i u predloženom „Okvirnom programu za istraživanja i inovacije Obzor 2020.”²². Zakonodavstvom EU-a aktivno se podupiru i javni subjekti u nabavi vozila koja su manje štetna za okoliš²³. Zakonodavstvom o homologaciji²⁴ je u pogledu mase i dimenzija nedavno uvedeno dopuštenje za aerodinamične uređaje pričvršćene na stražnji dio novih kamiona/prikolica (50 cm). U skladu s time Komisija je nedavno predložila²⁵ reviziju Direktive 96/53/EZ o masi i dimenzijama vozila u međunarodnom prometu kojom bi se otišlo korak dalje i predložio novi skup dopuštenja kojima bi se pružila potpora rješenjima za poboljšanje aerodinamike teških teretnih vozila.*
- *Prepoznat je i značaj upravljanja voznim parkom te pokrenuto rješavanje tog pitanja. Zakonodavstvom o naplati cestarina pridonosi se poboljšanju prometne učinkovitosti i smanjenju potrošnje goriva te emisija CO₂. Naknadama koje se naplaćuju za teška teretna vozila u skladu s Direktivom 1999/62/EZ²⁶, tamo gdje se primjenjuju, optimizirao se cestovni promet smanjenjem vožnji bez tereta i poboljšanjem čimbenika opterećenja, ubrzala se obnova voznih parkova te su se stvorili uvjeti za veću komodalnost (korištenje raznih vrsta prijevoza). Nedavno donesenom Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima pridonijet će se ubrzanju razvoja i primjene informacijske tehnologije u području cestovnog prometa te za sučelja s drugim vrstama prometa²⁷. Osim toga, Komisija je u prosincu 2013. iznijela posebne preporuke za koordinirano djelovanje između svih razina uprave te između javnog i privatnog sektora u području gradske logistike, području regulacije*

16 COM(2012) 595 http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf

17 Komunikacija Komisije COM(2013)17 „Čista energija u prometu: europska strategija za alternativna goriva” i predložena Direktiva COM(2013)18 o korištenju infrastrukture za alternativna goriva.
<http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Uredba (EZ) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU

19 Uredba (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010

20 COM(2011) 168/3.

21 Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije, SL L 283, 31.10.2003., str. 51.

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

23 Direktiva 2009/33/EZ, SL L120/5, 15.5.2009.

24 Uredba EZ 661/2009 i Direktiva 2007/46/EZ

25 COM(2013) 195 završna verzija

26 Direktiva 1999/62/EZ kako je izmijenjena Direktivama 2006/38/EZ i 2011/72/EU, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:EN:PDF> (konsolidirana verzija).

27 Pored toga se u okviru trenutačno važećeg Sedmog okvirnog programa pruža potpora za istraživanje i razvoj ITS-a, što će se nastaviti u okviru idućeg Okvirnog programa EU-a za istraživanja i inovacije za 2014. – 2020. (Obzor 2020.).

pristupa gradu, primjeni rješenja u okviru Inteligentnog prometnog sustava te u području cestovne sigurnosti.

Okvir prometne politike i dalje će se proširivati. Kao što je objavljeno u Bijeloj knjizi o prometu, priprema se niz inicijativa kojima će se prometna politika dodatno ojačati:

- I dalje će se razmatrati *udjeli pojedinih vrsta prijevoza u ukupnom prometu i prijelaz* na vrste prijevoza s niskom razinom emisija ugljika. Očekuje se da će se planiranom *inicijativom elektroničkog sustava teretnog prometa (e-freight)* stvoriti okvir za pojednostavljenje elektroničkog protoka informacija povezanih s fizičkim protokom robe. Nekoliko inicijativa predviđenih u Bijeloj knjizi o prometu²⁸ također će utjecati na udjele pojedinih vrsti prijevoza u ukupnom prometu, prije svega razvoj multimodalnog prijevoza robe i multimodalnih koridora za teretni promet te novi okviri za odvijanje unutarnje plovidbe.
- Sljedećim mjerama utjecat će se na *upravljanje teretnim prometom* te se očekuje da će se njima pridonijeti smanjenju energetske potrošnje:
 - Preinakom direktive o vozačkoj dozvoli iz 2012. uvedeni su *zahtjevi za ekološku vožnju* za ispite za vozače kamiona, a predviđena su i druga nastojanja za provedbu tih odredaba;
 - Cilj kontinuiranog preispitivanja *zakonodavstva o naplati cestarine* jest promicanje sustavnije naplate cestarine ovisno o razdaljini, u kojoj se uzimaju u obzir infrastruktura i vanjski troškovi prema načelu „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”;
 - U pripremi je *inicijativa za mjerenje otiska ugljika* kojom bi se poboljšala transparentnost i informiranje krajnjih korisnika o utjecaju teretnog i putničkog prometa na emisije CO₂;
 - I naposljetku, preispitivanjem ograničenja cestovne kabotaže kako je predloženo u Bijeloj knjizi o prometu također bi se moglo pridonijeti povećanju učinkovitosti cestovnog prometa povećanjem čimbenika opterećenja vozila ukoliko se ono provodi postupno te kombinira s mjerama poboljšanja provedbe propisa i mjerama ublažavanja mogućih rizika od novostvorenog (induciranog) cestovnog prometa.

Ipak, još uvijek nedostaje djelovanje na razini EU-a kojim bi se pitanje potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila koja se stavljaju na tržište rješavalo na način sličan onome prilikom stavljanja na tržište automobila i kamiona. U Bijeloj knjizi o prometu ustanovljena je potreba za daljnjim djelovanjem u ovom području²⁹.

3.2. **Kratkoročne mjere protiv nedostatka znanja**

Kao što je napomenuto u odjeljku 2.3., preduvjet rješavanja pitanja potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila jest njihovo mjerenje i praćenje. Time će se početi uklanjati neke od ključnih prepreka na tržištu koje trenutačno stoje na putu većoj transparentnosti i usporedivosti vozila, čime će se potaknuti konkurencija među proizvođačima i podići svijest

28 Bijela knjiga o prometu, inicijative 1. „unutarnje tržište usluga željezničkog prometa”, 5. „prikladni okvir za odvijanje unutarnje plovidbe”

7. „multimodalni prijevoz robe”, 33 „gradska logistika za 2030. s nultom stopom emisija”, 35. „multimodalni koridori za teretni promet”. Vidi: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

29 Inicijativa 26.; „Prikladne norme za emisije CO₂ iz vozila u svim vrstama prijevoza, po potrebi nadopunjeni zahtjevima o energetske učinkovitosti kako bi se razmotrile sve vrste pogona”

krajnjih korisnika o tim pitanjima. To bi trebalo dovesti do proizvodnje i nabave teških teretnih vozila s niskom razinom potrošnje goriva koja ispuštaju manje CO₂.

Predviđeno je da se to ostvari u dvije faze:

- **Dovršetak izrade simulacijskog alata**

Zbog raznolikosti modela teških teretnih vozila (npr. cisterne, autobusi itd.) i zadataka koje izvršavaju nije prikladno provoditi ispitivanje teških teretnih vozila na emisije CO₂ na isti način kao i kod automobila i kamiona. Primjena kompjuterske simulacije ima niz prednosti jer potencijalno pokriva sve aspekte teških teretnih vozila, raznovrsna je i vrlo isplativa. Komisija od 2009. u suradnji s dionicima u industriji razvija simulacijski alat pod nazivom VECTO³⁰ koji omogućuje mjerenje emisija CO₂ iz cjelokupnog teškog teretnog vozila, tj. uključujući emisije povezane s motorom i transmisijom, aerodinamikom, otporom kotrljanja te dodatnom opremom vozila. Dok su druge zemlje poput SAD-a i Kanade nedavno donijele zakonodavstvo kojim se pokrivaju emisije CO₂ teških teretnih vozila iz motora i voznog postolja s kabinom, očekuje se da će VECTO biti prva industrijska metodologija kojom će se moći procijeniti emisije CO₂ iz cjelokupnog teškog teretnog vozila, uključujući prikolicu.

Zajednički istraživački centar Komisije intenzivno je uključen u ovaj projekt. U travnju 2013. izdao je „Izvešće o provjeri koncepta”³¹, u kojemu se zaključuje da u ovom dijelu faze ispitivanja VECTO omogućuje procjenu emisija CO₂ koja je dovoljno blizu stvarnim vrijednostima i dovoljno pouzdana da bi mogla stvoriti osnovu sustava EU-a za mjerenje potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila.

Daljnjom prilagodbom i poboljšanjem simulacijske metodologije povećat će se njezina pouzdanost i točnost. Očekuje se da će se VECTO u svibnju 2014. početi koristiti kod barem tri kategorije teških teretnih vozila koje zajedno čine više od 50 % emisija CO₂ iz teških teretnih vozila. Predviđeno je da se taj alat progresivno proširi i na ostale kategorije teških teretnih vozila.

- **Zakonodavne mjere potrebne za mjerenje, certificiranje i izvješćivanje o emisijama CO₂ iz teških teretnih vozila**

VECTO omogućuje mjerenje potrošnje goriva i emisija CO₂ kod novoregistriranih teških teretnih vozila. Te vrijednosti, nakon što ih se dokaže i provjeri, mogle bi se dobiti za svako novoregistrirano teško teretno vozilo, a moglo bi ih se pratiti i o njima izvješćivati. To, međutim, iziskuje dvije zakonske mjere koje se mogu provoditi usporedo.

i. *Certificiranje* potrošnje goriva i emisija CO₂ iziskuje prilagodbu odgovarajućeg zakonodavstva o homologaciji. To bi zahtijevalo uključivanje metodologije za određivanje tih vrijednosti u zakonodavstvo, što bi nadležnim tijelima država članica omogućilo njihovo certificiranje. Te bi informacije tako postale dostupne i kupcima.

ii. *Izvješćivanje* je potrebno kako bi se olakšalo praćenje i širenje podataka o certificiranim vrijednostima emisija CO₂ iz novoregistriranih teških teretnih vozila u EU-u. To će zahtijevati donošenje novog zakonodavstva, u redovnom zakonodavnom postupku, o izvješćivanju država članica Komisiji o emisijama CO₂ iz teških teretnih vozila izračunatima pomoću alata VECTO, usporedo s onim koje postoji za automobile i kamione.

30 Alat za izračun potrošnje energije vozila (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool* – VECTO).

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

Pitanje nedostatka znanja treba riješiti prije nego što se mogu početi razmatrati mjere koje sadržavaju ambicioznije ciljeve. Iako se ne očekuje da će se certificiranjem, izvješćivanjem i boljim informiranjem potrošača znatno ograničiti emisije CO₂ iz teških teretnih vozila, predviđa se da će sve to povoljno djelovati na povećanje transparentnosti na tržištu u pogledu učinkovitosti vozila, čime će se poboljšati konkurentnost.

3.3. Srednjoročne političke opcije

Kako bi se na isplativ način ostvarili ambiciozni ciljevi smanjenja emisija stakleničkih plinova za 2030., u sektoru prometa će se tome morati pridonijeti i na druge načine. Mogao bi se razmotriti niz srednjoročnih političkih opcija kojima bi se ograničile emisije CO₂ iz teških teretnih vozila. Dok je utvrđivanje obveznih prosječnih granica emisija CO₂ za novoregistrirana teška teretna vozila najočitija mogućnost, s obzirom da se njome između ostalog osigurava dosljednost s načinom reguliranja automobila i kamiona, druge opcije mogle bi uključivati suvremenu infrastrukturu kojom bi se podupiralo korištenje alternativnih goriva za teška teretna vozila, promišljenija naplata korištenja infrastrukture, učinkovita i koherentna primjena poreza na vozila od strane država članica te drugi tržišni mehanizmi. Te se opcije međusobno nužno ne isključuju. U svakom slučaju, izvršit će se procjena utjecaja kako bi se ustanovila najisplativija mogućnost / najisplativije mogućnosti.

Preduvjet za nastavak djelovanja je potpuna funkcionalnost simulacijskog alata VECTO i donošenje zakonodavstva o certificiranju emisija CO₂ iz teških teretnih vozila te izvješćivanju o njima. Potrebno je dodatno poraditi i na potvrđivanju tehnološkog potencijala te boljem razumijevanju prepreka na tržištu koje ometaju prihvaćanje nove tehnologije. Također treba izvršiti ponovnu procjenu troškova smanjenja emisija CO₂ iz teških teretnih vozila, dobiti koju ono donosi te strukture poticaja za energetski učinkovitija teška teretna vozila na kojima se temelji procjena troškova i dobiti.

4. ZAKLJUČAK

Emisije CO₂ iz teških teretnih vozila tijekom posljednja dva desetljeća povećale su se iako je gospodarska kriza prekinula prethodno uočeni stabilan rast. Očekuje se da će spomenute emisije, ako ne bude političkih promjena, dugoročno ostati znatno iznad razine iz 1990. To, međutim, nije u skladu s ciljem iz Bijele knjige o prometu o smanjenju emisija CO₂ u prometu za 60 % u 2050. u odnosu na razinu iz 1990. Ključni element koji ometa djelovanje u području rješavanja pitanja emisija jest nedostatak znanja koji proizlazi iz činjenice da se prilikom registracije novih teških teretnih vozila ne mjere, certificiraju niti bilježe emisije CO₂.

Znatan potencijal za isplativo poboljšanje performansi teških teretnih vozila i smanjenje emisija CO₂ leži u primjeni suvremenih tehnologija. Prepreke na tržištu trenutačno sprečavaju potpunu realizaciju tog potencijala. Uz pomoć sveobuhvatne strategije zasnovane na nizu odgovarajućih mjera velik dio tog potencijala može se osloboditi.

Predložena strategija, čiji je cilj dionicima omogućiti bolji uvid u razvoj budućih politika i regulatornog okvira u ovom području, sastoji se od sljedećih kratkoročnih mjera kojima bi se povećala transparentnost tržišta i potaknulo smanjenje emisija:

- niz inicijativa predviđenih u Bijeloj knjizi o prometu usmjerenih na jačanje postojećih politika EU-a kojima se neposredno ili posredno pridonosi ograničenju potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila,

- mjera kojom bi se riješilo pitanje ustanovljenog nedostatka znanja mjerenjem potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila pomoću alata VECTO te certificiranjem emisija CO₂ iz novoregistriranih vozila i izvješćivanjem o njima. U tu svrhu, Komisija u 2015. planira podastrijeti zakonodavne prijedloge.

Nakon provedbe tih kratkoročnih mjera i na temelju nalaza daljnjih analiza, razmotrile bi se srednjoročne političke opcije, uključujući utvrđivanje obveznih granica emisija CO₂ za novoregistrirana teška teretna vozila, kako bi se poduprla provedba okvira klimatske i energetske politike EU-a za 2030.

Komisija poziva Vijeće i Europski parlament da prihvate ovu strategiju i pomognu u provedbi opisanih mjera. Ona nadalje poziva dionike, a posebno automobilsku industriju i sektor prometnih usluga, da podrže ovu strategiju ograničenja potrošnje goriva i emisija CO₂ kod teških teretnih vozila, s obzirom da je ona dio opće politike EU-a čiji je cilj prijelaz na gospodarstvo s niskom potrošnjom ugljika.