



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 21.5.2014
COM(2014) 285 final

SPOROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU

Strategija EU za omejitev porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil

{SWD(2014) 159 final}

{SWD(2014) 160 final}

1. UVOD

Načrt Evropske komisije za prehod na konkurenčno nizkoogljično gospodarstvo do leta 2050¹ in bela knjiga o prometu² nakazujeta, da bi moral prometni sektor do leta 2050 zmanjšati emisije CO₂ za približno 60 % glede na raven iz leta 1990. Da bi podprli nedavno predlagane cilje v okviru podnebne politike za leto 2030³, bo cilj za leto 2030 zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu za približno 20 % glede na raven iz leta 2008. Emisije toplogrednih plinov cestnega prometa so se v obdobju med letoma 1990 in 2007 povečale za 29 %, potem pa so se zmanjševale predvsem zaradi visokih cen nafte, večje učinkovitosti osebnih vozil in počasnejše rasti na področju mobilnosti (za 6 % med letoma 2007 in 2011)⁴.

Ocenjeno je, da približno eno četrtno⁵ emisij CO₂ v cestnem prometu proizvedejo težka tovorna vozila. Zaradi vse večjih količin tovora v EU so se te emisije povečevale do začetka gospodarske krize. Glede na njihov absolutni obseg, trend in relativni delež je emisije CO₂ težkih tovornih vozil treba omejiti, da bi dosegli cilje iz bele knjige o prometu.

Emisije CO₂ osebnih avtomobilov in kombijev se merijo in spremljajo v skladu z veljavno zakonodajo o homologaciji. Meritve emisij CO₂ težkih tovornih vozil pa v EU ne potekajo na standardiziran način. To zmanjšuje preglednost na trgu EU. V nasprotju s tem je na Japonskem, v ZDA in Kanadi merjenje in omejevanje emisij CO₂ težkih tovornih vozil že zakonsko urejeno, na Kitajskem pa je zakonska ureditev za to v pripravi. To lahko vpliva na relativno konkurenčnost proizvodnje težkih tovornih vozil na teh različnih območjih in podjetij, ki so odvisna od prevoza s težkimi tovornimi vozili. Zato je za konkurenčnost EU pomembno, da EU ukrepa glede porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil.

Glede na navedeno je Svet junija 2007 Komisijo pozval k „razvoju in izvajanju instrumentov politik in ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov težkih tovornih vozil“⁶. Komisija je v svojem sporočilu iz aprila 2010 o „Evropski strategiji za čista in energetska učinkovita vozila“⁷ napovedala, da bo predlagala strategijo, ki bo obravnavala porabo goriva in emisije CO₂ težkih tovornih vozil.

Cilj strategije je omejiti emisije CO₂ težkih tovornih vozil na stroškovno učinkovit in sorazmeren način za deležnike in družbo. Deležnikom bi morala zagotoviti jasen, skladen politični okvir in nakazati pričakovani regulativni razvoj za lažje sprejemanje odločitev in načrtovanje naložb.

1 COM/2011/0112 final.

2 „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“, COM/2011/0144 final.

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

4 Vir: Evropska agencija za okolje.

5 Ocenjeno na 26.6 % vseh emisij toplogrednih plinov v EU s strani družbe AEA-Ricardo v poročilu „Lot 1“, „Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles“, februar 2011, str. 170. Na voljo na spletni strani:

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 final, str. 6,

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

2. POTREBA PO UKREPANJU ZA OMEJITEV PORABE GORIVA IN EMISIJ CO₂ TEŽKIH TOVORNIH VOZIL

2.1. Trendi emisij CO₂ težkih tovornih vozil niso trajnostni

Od sredine devetdesetih let dvajsetega stoletja do začetka gospodarske krize se je količina tovornega prometa s težkimi tovornimi vozili stalno povečevala, k čemur je pripomogla rast BDP, medtem ko je količina potniškega prometa s težkimi tovornimi vozili v glavnem ostala nespremenjena. Skupaj z nespremenjeno porabo goriva vozil so ti trendi privedli do povečanja emisij CO₂ težkih tovornih vozil. Med letoma 1990 in 2010 so se emisije CO₂ težkih tovornih vozil po ocenah povečale za 36 %, kljub gospodarski krizi, ki je med letoma 2008 in 2009 prekinila konstantno rast, opaženo pred njo⁸.

Predvideno je, da se bo skupna prevozna dejavnost v naslednjih 40 letih povečevala, zmanjšanje porabe goriva pa bo nekoliko ublažilo vpliv te rasti na emisije CO₂. Na podlagi sedanjih trendov in politik se predvideva, da bodo emisije CO₂ težkih tovornih vozil v letih 2030 in 2050 ostale nespremenjene, in sicer približno 35 % nad ravnjo iz leta 1990. To ni v skladu s politikami EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in s ciljem bele knjige o prometu, ki je zmanjšati emisije prometa v EU za 60 % do leta 2050 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990.

2.2. Tehnologija lahko zmanjša porabo goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil

Znatno zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil je mogoče s tehničnimi izboljšavami motorja (vključno z rekuperacijo toplote), menjalnika, aerodinamike, pnevmatik in pomožne opreme ter z zmanjšanjem mase vozila. Nedavne analize⁹ kažejo, da je mogoče doseči stroškovno učinkovito zmanjšanje emisij CO₂ novih težkih tovornih vozil za približno 35 % z uporabo najsodobnejših tehnologij v vozilih. Manjša poraba goriva pomeni stroškovno učinkovitost z vidika prevoznikov in družbe.

Poleg tega je mogoče doseči še večjo učinkovitost, če izboljšamo upravljanje voznega parka, usposabljanje voznikov, vzdrževanje vozil in upravljanje zmogljivosti z uporabo inteligentnih transportnih sistemov (ITS).

2.3. Pomanjkanje znanja in tržne ovire, ki jih je treba obravnavati

Čeprav je poraba goriva pomembna za gospodarstvo, se emisije CO₂ ne merijo in ne sporočajo¹⁰. Posledica tega je pomanjkanje znanja, ki zmanjšuje transparentnost trga in ovira vstop energetske učinkovitih težkih tovornih vozil z nižjimi emisijami CO₂ na trg. Obravnavanje tega pomanjkanja znanja je nujen ukrep za omejitev emisij CO₂ težkih tovornih vozil.

8 Vir: podatkovna baza Odyssee-Mure, na voljo na: <http://www.odyssee-mure.eu/>.

9 Študija 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 Emisij CO₂ težkih tovornih vozil zakonodaja EU ne ureja, razen prihodnjih meritev emisij CO₂ motorjev iz Uredbe (ES) št. 595/2009 (Euro VI), ki bo začela veljati leta 2014.

Nedavna študija¹¹ predlaga vrsto možnih razlag za pomanjkanje uporabe stroškovno učinkovitih tehnologij za varčevanje z gorivom pri novih težkih tovornih vozilih. Te tržne ovire so različne:

- čeprav je za prevozna podjetja izkoristek goriva primarno merilo pri nakupu novega vozila, je pomanjkanje uvajanja tehnologij za varčevanje z gorivom povezano s postopkom nakupa, v katerem ima malo prevoznih podjetij podatke za oceno tehnologij ali primerjavo vozil;
- čeprav proizvajalci kot možnost ponujajo tehnologije za varčevanje z gorivom, pa te niso del standardne opreme osnovnih vozil;
- zdi se, da uporabniki težkih tovornih vozil amortizirajo vozila v obdobju treh let, kar je precej krajše obdobje od ocenjene povprečne življenjske dobe težkih tovornih vozil, ki je enajst let;
- pomanjkanje dostopa do finančnih sredstev;
- ločene spodbude, tj. ko kupec vozila, npr. lizinska družba, nima koristi zaradi prihrankov goriva, ki jih je deležen prevoznik.

Čeprav se prevozniki zavedajo najpomembnejših obstoječih tehnologij za varčevanje z gorivom, ki izboljšujejo zmogljivost težkih tovornih vozil, zaradi pomanjkanja znanja ne morejo primerjati zmogljivosti različnih novih vozil in zato ne morejo zahtevati, da bi nova vozila vsebovala stroškovno učinkovite tehnologije.

2.4. Druge države so že ukrepale

V nasprotju s pomanjkanjem zakonodaje v EU so druge države že sprejele ukrepe. Japonska je leta 2007 sprejela zakonodajo o porabi goriva težkih tovornih vozil. ZDA so emisije CO₂ težkih tovornih vozil zakonsko uredile leta 2011, Kanada pa leta 2012. Ameriška in kanadska zakonodaja obravnava emisije CO₂ motorja in podvozja/kabine, izvajata pa se prek poenostavljenih vrednosti zmogljivosti in deklaracij proizvajalcev. V ZDA je trenutno v pripravi bolj ambiciozna zakonodaja, ki se osredotoča na merjenje emisij celotnega vozila.

2.5. Ukrepanje bi koristilo gospodarstvu EU

Evropski proizvajalci imajo vodilni položaj na svetovnem trgu težkih tovornih vozil, saj predstavljajo več kot 40 % celotne svetovne proizvodnje¹². Čeprav je trgovinsko ravnovesje težkih tovornih vozil v EU pozitivno z znatnim presežkom, to ne odraža v celoti močnega položaja industrije EU, saj večina proizvodnje proizvajalcev EU, namenjene za tuje trge, poteka zunaj Evrope. Ker je poraba goriva ključni parameter pri nakupu, bo omogočanje naložb teh proizvajalcev za nadaljnje izboljšanje ekonomičnosti porabe goriva pripomoglo k njihovi konkurenčnosti.

Medtem ko proizvodnja težkih tovornih vozil predstavlja manjši delež svetovne proizvodnje (približno 12–14 %), pa je opozorilna vloga standardov EU po vsem svetu lahko precejšnja,

11 Študija CE Delft; „Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector“; 2012; <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>.

12 Vir: Poročilo družbe AEA–Ricardo, na voljo na: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, predvsem str. 26–27, na osnovi statističnih podatkov Mednarodne organizacije proizvajalcev motornih vozil (International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers).

kar se je jasno pokazalo pri standardih Euro za emisije onesnaževal, ki so jih sprejele številne druge države, predvsem Kitajska, Indija, Rusija in Indonezija.

Brez ukrepanja EU bi zamudili stroškovno učinkovite priložnosti za zmanjšanje emisij CO₂ težkih tovornih vozil in prispevek k zniževanju skupnih emisij CO₂ v EU. Proizvodna industrija EU morda ne bi mogla izkoristiti ekonomije obsega pri razvoju in uporabi drugih tehnologij za zmanjševanje emisij CO₂, kar bi lahko oslabilo njen konkurenčni položaj na svetovnem trgu. Velik delež prevozov za podjetja v EU je odvisen od težkih tovornih vozil. Stroškovno učinkovito zmanjšanje porabe goriva težkih tovornih vozil bo zagotovilo visoko zastavljene cilje, ki so cenovno dostopni za prevoznike in končne uporabnike, izboljšalo konkurenčnost teh podjetij in zmanjšalo uvoz energije.

Čeprav so bile pobude EU sprejete ali predstavljene že na številnih področjih, kot je konstrukcija vozil, upravljanje prevoza, internalizacija zunanjih stroškov, dekarbonizacija goriv in odločanje o nakupu vozil, je potrebna celovita strategija EU za omejitev emisij CO₂ težkih tovornih vozil. To bo industriji zagotovilo tudi predvidljivost glede prihodnjega evropskega regulativnega okvira na tem področju.

3. STRATEGIJA EU ZA OMEJITEV PORABE GORIVA IN EMISIJ CO₂ TEŽKIH TOVORNIH VOZIL

Glavni dejavniki emisij CO₂ in porabe goriva težkih tovornih vozil so *povpraševanje po prevoznih storitvah*, ki je povezano z gospodarsko dejavnostjo, *razčlenitev po panogah* na cestni, železniški, zračni in vodni promet, *intenzivnost toplogrednih plinov goriv*, *energetska učinkovitost vozil* in *upravljanje voznega parka težkih tovornih vozil*. Medtem ko obravnavanje celotnega povpraševanja po prevoznih storitvah presega okvir te strategije, mora celovita strategija za omejitev emisij CO₂ težkih tovornih vozil obravnavati druge glavne dejavnike.

3.1. Krepitev politik EU, ki obravnavajo porabo goriva in emisije CO₂ težkih tovornih vozil

EU je že sprejela ukrepe, s katerimi neposredno ali posredno obravnava številne dejavnike emisij CO₂ težkih tovornih vozil:

- *Prehod na druge oblike prevoza* je ključna razsežnost prometne politike EU, ki podpira intermodalnost. Osnutek smernic EU za razvoj vseevropskega prometnega omrežja¹³ pri načrtovanju financiranja EU za novo infrastrukturo predvideva merila za blažitev podnebnih sprememb. Pričakuje se, da bodo te politike počasi zasukale trend, ki je privedel do povečevanja deleža cestnega prometa.
- *Ukrepi za zmanjševanje intenzivnosti toplogrednih plinov goriv* so pripomogli k temu, da alternativna goriva predstavljajo približno 6 %¹⁴ (2010) porabe energije v cestnem prometu. Obstoječa zakonodaja¹⁵ želi spodbujati uporabo goriv z nižjimi

13 COM/2011/650 final, ki naj bi bil sprejet sredi leta 2013.

14 Vir: Eurostat.

15 Direktiva 2009/28/ES o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov („direktiva o energiji iz obnovljivih virov“)

je zastavila zavezujoč cilj 10 % energije iz obnovljivih virov v prometnem sektorju. Hkrati je sprememba Direktive 98/70/ES („direktiva o kakovosti goriv“) uvedla zavezujoč cilj, ki ga je treba doseči do leta 2020, tj. 6-odstotno zmanjšanje emisijske intenzivnosti toplogrednih plinov za goriva, ki se uporabljajo v cestnem prometu in necestni mobilni mehanizaciji.

emisijami toplogrednih plinov in obnovljive energije v prometu ter je v zvezi s tem določila količinske cilje, ki se trenutno pregledujejo¹⁶. Nedavna pobuda „Zelena energija za promet“ in revidirane smernice TEN-T, ki jih podpira instrument za povezovanje Evrope, nadalje podpirajo razvoj infrastrukture za alternativna goriva ter večjo uporabo zemeljskega plina in biometana za težka tovorna vozila^{17,18,19}. Komisija je predlagala²⁰ tudi revizijo “direktive o obdavčitvi energije”²¹, s katero bi prestrukturirali sedanji sistem obdavčitve energije in v obdavčitev goriva vključili dejavnik CO₂.

- *Podpora za razvoj in uvajanje vozil z manjšim ogljičnim odtisom* aktivno poteka. „Pobuda za okolju prijazne avtomobile“ v sedmem okvirnem programu za raziskave vključuje zmanjšanje porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil. Podpora za čista in energetske učinkovita vozila se odraža tudi v predlogu okvirnega programa za raziskave in inovacije Obzorje 2020²². Zakonodaja EU tudi aktivno podpira nakup bolj okolju prijaznih vozil s strani javnih subjektov²³. V zakonodajo o homologaciji²⁴ glede teže in mer so bila pred kratkim uvedena odstopanja (50 cm) za aerodinamične naprave, ki so pritrjene na zadnji del novih tovornjakov ali priklopnih vozil. V skladu s tem je Komisija pred kratkim podala predlog²⁵ revizije Direktive 96/53/ES o težah in merah vozil v mednarodnem prometu, v katerem predlaga nov niz pravic, ki bi morale podpirati rešitve za izboljšanje aerodinamičnosti težkih tovornih vozil.
- *Priznan in obravnavan je tudi pomen upravljanja voznega parka*. Zakonodaja o pristojbinah za uporabo cest prispeva k izboljšanju učinkovitosti prometa in zmanjšanju porabe goriva in emisij CO₂. Kjer se uporabljajo, so pristojbine, ki se zaračunavajo za težka tovorna vozila v skladu z Direktivo 1999/62/ES²⁶, optimizirale uporabo cestnega prometa z zmanjšanjem števila praznih voženj in izboljšanjem obremenitvenih faktorjev, pospešile obnavljanje voznega parka ter ustvarile pogoje za boljšo somodalnost. Najnovejša direktiva o inteligentnih prometnih sistemih bo prispevala k pospeševanju razvoja in uvajanja informacijske tehnologije na področju cestnega prometa in za vmesnike z drugimi vrstami prevoza²⁷. Poleg tega je Komisija

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

17 Sporočilo Komisije COM(2013) 17 „Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva“

in predlog direktive COM(2013) 18 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

<http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU.

19 Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010.

20 COM(2011) 168/3.

21 Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije, UL L 283, 31.10.2003, str. 51.

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

23 Direktiva 2009/33/EC, UL L 120/5, 15.5.2009.

24 Uredba (ES) 661/2009 in Direktiva 2007/46/ES.

25 COM(2013) 195 final.

26 Direktiva 1999/62/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/38/ES in Direktivo 2011/72/EU, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:SL:PDF> (konsolidirana različica).

27 Poleg tega potekajo raziskave in razvoj za podporo razvoju ITS v okviru sedanjega 7. okvirnega programa in se bodo nadaljevale v okviru naslednjega okvirnega programa EU za raziskave in inovacije za obdobje 2014–2020 (Obzorje 2020).

decembra 2013 pripravila posebna priporočila za usklajeno ukrepanje na vseh vladnih ravneh ter med javnim in zasebnim sektorjem na področju urbanistične logistike, urejanja dostopa do mest, uvajanja rešitev inteligentnih transportnih sistemov in varnosti na cestah v mestih.

Okvir prometne politike se bo še naprej krepil. Kot je bilo napovedano v beli knjigi o prometu, so v pripravi številne pobude, ki ga bodo še dodatno okrepile:

- *Modalni delež in prehod* na nizkoogljične oblike prevoza bosta še naprej obravnavana. Pričakuje se, da bo predvidena *pobuda za e-tovorni promet* ustvarila okvir za racionalizacijo elektronskega pretoka informacij, povezanih s fizičnim pretokom blaga. Več ukrepov, predvidenih v beli knjigi o prometu²⁸, bo vplivalo tudi na modalni delež, zlasti na razvoj multimodalnega prevoza blaga in multimodalnih tovornih koridorjev ter na nove okvire za plovbo po celinskih plovnih poteh.
- Številni ukrepi bodo vplivali na *delovanje tovornega prometa* in naj bi prispevali k zmanjšanju porabe energije:
 - prenovljena direktiva o vozniških dovoljenjih iz leta 2012 je vključila *zahteve okolju prijazne vožnje* za preizkuse voznikov tovornjakov, za izvajanje teh določb pa so načrtovana nadaljnja prizadevanja;
 - redni *pregledi zakonodaje o pristojbinah za uporabo cest* naj bi spodbudili bolj sistematično uporabo cestninjenja na podlagi razdalje, pri kateri se za infrastrukturne in zunanje stroške uporabljata načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“;
 - *pobuda o ogljičnem odtisu*, ki je v pripravi, bo podprla večjo transparentnost in obveščenost končnih uporabnikov glede vpliva CO₂ tovornega in potniškega prometa;
 - pregled omejitev cestne kabotaže, kot je predlagan v beli knjigi o prometu, bi prav tako lahko pripomogel k večji učinkovitosti cestnega prometa s povečanjem obremenitvenih faktorjev vozil, če se to stori postopoma in v kombinaciji z ukrepi za izboljšanje izvrševanja ter ukrepi za ublažitev morebitnih tveganj spodbujenega povpraševanja po cestnem prevozu.

Vendar do zdaj ni bilo ukrepanja na ravni EU, ki bi obravnavalo porabo goriva in emisije CO₂ težkih tovornih vozil, danih na trg, vzporednega s tistim za osebne avtomobile in kombije. Bela knjigi o prometu je ugotovila potrebo za nadaljnje ukrepe na tem področju²⁹.

3.2. Kratkoročni ukrepi za odpravo pomanjkanja znanja

Kot je ugotovljeno v oddelku 2.3, je predpogoj za obravnavanje porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil merjenje in spremljanje le-teh. To bo odpravilo nekatere glavne trenutne tržne ovire z izboljšanjem transparentnosti trga in primerljivosti vozil, kar bo spodbudilo

28 Bela knjiga o prometu, ukrep 1 „notranji trg železniških storitev“, 5 „primeren okvir za notranjo plovbo“,

7 „multimodalni prevoz tovora“, 33 „mestna logistika skoraj brez emisij do leta 2030“, 35 „multimodalni tovorni koridorji“. Glej <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SL:PDF>.

29 Ukrep 26: „ustrezni standardi za emisije CO₂, ki jih ustvarjajo vozila pri vseh načinih prevoza, in po potrebi dopolnitev teh standardov z zahtevami za energetska učinkovitost, ki bodo zajele vse vrste pogonskih sistemov“.

konkurenco med proizvajalci in povečalo ozaveščenost končnih uporabnikov. Posledica tega bi morala biti proizvodnja in nakup varčnejših težkih tovornih vozil, ki oddajajo manj CO₂.

To bi predvidoma morali doseči v dveh fazah:

- **Dokončanje simulacijskega orodja**

Zaradi raznolikosti modelov in nalog težkih tovornih vozil (npr. tankerji, avtobusi itd.) ni primerno izvesti preskušanja CO₂ težkih tovornih vozil na enak način kot za osebne avtomobile in kombije. Pristop z računalniško simulacijo ima številne prednosti, saj potencialno zajema vse vidike težkih tovornih vozil, je prilagodljiv in stroškovno zelo učinkovit. Od leta 2009 Komisija v sodelovanju z deležniki iz industrije razvija simulacijsko orodje VECTO³⁰ za merjenje emisij CO₂ celotnega vozila pri težkih tovornih vozilih, tj. vključno z emisijami zaradi motorja in menjalnika vozila, aerodinamike, kotalnega upora in pomožne opreme. Medtem ko so druge države, kot sta ZDA in Kanada, nedavno sprejele zakonodaje o emisijah CO₂ težkih tovornih vozil na osnovi emisij motorja in podvozja/kabine, naj bi bil VECTO prva panožna metodologija za oceno emisij CO₂ celotnega vozila pri težkih tovornih vozilih, vključno s priklopniki.

S projektom tesno sodeluje Skupno raziskovalno središče Komisije. Aprila 2013 je izdalo poročilo o potrditvi koncepta³¹, iz katerega izhaja, da na tej točki faze preskušanja VECTO podaja ocene emisij CO₂, ki so dovolj blizu resničnim vrednostim in dovolj zanesljive, da lahko tvorijo osnovo sistema EU za merjenje porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil.

Z nadaljnjimi prilagoditvami in izboljšavami simulacijske metodologije se bosta zanesljivost in natančnost še povečali. Pričakuje se, da bo VECTO maja 2014 operativen za najmanj tri kategorije težkih tovornih vozil, ki skupaj predstavljajo več kot 50 % emisij CO₂ težkih tovornih vozil. V načrtu je postopna razširitev na druge kategorije težkih tovornih vozil.

- **Potrebni zakonodajni ukrepi za merjenje, potrjevanje in sporočanje emisij CO₂ težkih tovornih vozil**

VECTO zagotavlja merjenje porabe goriva in emisij CO₂ za na novo registrirana težka tovorna vozila. Te vrednosti, preskušene in preverjene, bi lahko določili za vsako na novo registrirano težko tovorno vozilo ter bi jih lahko sporočali in spremljali. Za to sta potrebna dva zakonodajna ukrepa, ki se lahko izvedeta vzporedno.

(i) Za *certificiranje* porabe goriva in emisij CO₂ je potrebna prilagoditev zadevne zakonodaje o homologaciji. To bi zahtevalo vključitev metodologije za določanje teh vrednosti v zakonodaji, tako da bi jih lahko certificirali pristojni organi držav članic. Tako bi bili ti podatki na voljo tudi kupcem.

(ii) *Sporočanje* je potrebno za spremljanje in razširjanje vrednosti CO₂ certificiranih na novo registriranih težkih tovornih vozil v EU. Za to bo treba z rednim zakonodajnim postopkom sprejeti novo zakonodajo o sporočanju emisij CO₂ težkih tovornih vozil, kot jih izračuna VECTO, Komisiji s strani držav članic poleg že obstoječega sporočanja za osebne avtomobile in kombije.

30 Orodje za izračun porabe energije vozil (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool – VECTO).

31 Na voljo na spletni strani: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

Preden pridejo v poštev bolj ambiciozni ukrepi, bo treba poskrbeti za odpravo pomanjkanja znanja. Certificiranje, sporočanje in izboljšanje obveščanja potrošnikov po pričakovanjih ne bo bistveno omejilo emisij CO₂ težkih tovornih vozil, pač pa bo imelo pozitiven vpliv z večanjem transparentnosti glede učinkovitosti vozil na trgu in bo tako izboljšalo konkurenčnost.

3.3. Možnosti politike na srednji rok

Za doseg ambicioznih ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 na stroškovno učinkovit način bo moral dodatno prispevati tudi prevoz. Vrsta srednjeročnih možnosti politike bi lahko prišla v poštev za omejitev emisij CO₂ težkih tovornih vozil. Čeprav je določitev obveznih omejitev za povprečne emisije CO₂ na novo registriranih težkih tovornih vozil najbolj očitna možnost, saj med drugim zagotavlja skladnost z ureditvijo za emisije osebnih avtomobilov in kombijev, bi druge možnosti lahko vključevale sodobno infrastrukturo, ki podpira alternativna goriva za težka tovorna vozila, pametnejše oblikovanje cen za uporabo infrastrukture, učinkovito in skladno uporabo obdavčitve vozil s strani držav članic in druge tržne mehanizme. Ni nujno, da se različne možnosti medsebojno izključujejo. V vsakem primeru bo izvedena ocena učinka za opredelitev najbolj stroškovno učinkovitih možnosti.

Kot predpogoj za nadaljnje ukrepanje mora biti simulacijsko orodje VECTO popolnoma operativno in sprejeta zakonodaja za potrjevanje in sporočanje emisij CO₂ težkih tovornih vozil. Nadaljnje delo je potrebno tudi za potrditev tehnološkega potenciala, pridobitev širšega razumevanja tržnih ovir, ki preprečujejo uporabo tehnologij, ter ponovno oceno stroškov in koristi znižanja emisij CO₂ težkih tovornih vozil ter osnovne strukture spodbud za energetsko učinkovitejša težka tovorna vozila.

4. SKLEPNE UGOTOVITVE

Emisije CO₂ težkih tovornih vozil so v zadnjih dveh desetletjih naraščale, čeprav je gospodarska kriza prekinila stalno naraščanje, ki je bilo ugotovljeno pred tem, brez spremembe politike pa naj bi po pričakovanjih dolgoročno ostale precej nad ravno iz leta 1990. To ni v skladu s cilji bele knjige o prometu, da se emisije CO₂ v prometu do leta 2050 zmanjšajo za 60 % glede na raven iz leta 1990. Ključni element, ki ovira ukrepe za obravnavanje teh emisij, je pomanjkanje znanja, ki izhaja iz dejstva, da se emisije CO₂ težkih tovornih vozil ne merijo, certificirajo in beležijo ob registraciji novih vozil.

Velik potencial predstavlja uporaba najsodobnejših tehnologij za izboljšanje zmogljivosti težkih tovornih vozil in zmanjšanje emisij CO₂ na stroškovno učinkovit način. Tržne ovire trenutno preprečujejo popolno uresničitev tega potenciala. S celovito strategijo na podlagi ustrezne vrste ukrepov bi lahko sprostiti velik del tega potenciala.

Predlagano strategijo, katere cilj je zagotoviti deležnikom večjo predvidljivost glede razvoja politik in zakonodaje na tem področju, sestavljajo kratkoročni ukrepi za večjo transparentnost trga in spodbujanje zmanjšanja emisij, in sicer:

- vrsta pobud iz bele knjige o prometu za krepitev obstoječih politik EU, ki neposredno ali posredno prispevajo k omejitvi porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil;
- ukrep za odpravo ugotovljenega pomanjkanja znanja z merjenjem porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil s pomočjo orodja VECTO ter potrjevanje in

sporočanje emisij CO₂ na novo registriranih vozil. Komisija načrtuje v ta namen sprejeti zakonodajne predloge leta 2015.

Po izvedbi teh kratkoročnih ukrepov in na podlagi ugotovitev nadaljnjega analitičnega dela bodo preučene srednjeročne možnosti politike, vključno z določitvijo obvezne omejitve za emisije CO₂ na novo registriranih težkih tovornih vozil za podporo izvajanja okvira podnebne in energetske politike EU do leta 2030.

Komisija poziva Svet in Evropski parlament, da podpreta to strategijo in pripomoreta k izvajanju navedenih ukrepov. Poleg tega poziva deležnike, predvsem v avtomobilski industriji in sektorju prevoznih storitev, da podprejo to strategijo za omejitev porabe goriva in emisij CO₂ težkih tovornih vozil kot del splošne politike EU za prehod na nizkoogljično gospodarstvo.