EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 21.5.2014
COM(2014) 285 final

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

Strategi för att minska tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp

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

1. INLEDNING

Enligt kommissionens färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppssnålt samhälle 2050[1] och vitboken om transporter[2] bör koldioxidutsläppen från transportsektorn minska med cirka 60 % jämfört med 1990 års nivå fram till år 2050. För att bidra till de nyligen föreslagna klimatpolitiska målen för 2030[3] bör transportsektorns växthusgasutsläpp minska till cirka 20 % under 2008 års nivå fram till 2030. Växthusgasutsläppen från vägtransporter ökade med 29 % under perioden 1990–2007, men har sedan dess fallit på grund av höga oljepriser, effektivare personbilar och en minskad ökning av transporterna (6 % mellan 2007 och 2011)[4].

Uppskattningsvis en fjärdedel[5] av koldioxidutsläppen från vägtransporter orsakas av tunga fordon. På grund av ökande godsvolymer i EU var trenden för dessa utsläpp stigande fram till början av den ekonomiska krisen. Med tanke på utsläppens absoluta mängd, utvecklingstrender och relativa andel måste de begränsas för att målen i vitboken om transporter ska kunna uppnås.

Koldioxidutsläpp från bilar och lätta lastbilar mäts och övervakas enligt gällande lagstiftning om typgodkännande. Koldioxidutsläpp från tunga fordon mäts dock inte på ett enhetligt sätt i hela EU. Detta gör EU:s marknad mindre transparent. Japan, USA och Kanada har däremot redan lagstiftning för att mäta och begränsa koldioxidutsläpp från tunga fordon, och Kina förbereder åtgärder på området. Detta kan påverka den relativa konkurrenskraften för tillverkare av tunga fordon i dessa olika regioner samt de företag som är beroende av tunga fordonstransporter. Det är därför viktigt för EU:s konkurrenskraft att vidta gemensamma åtgärder för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp hos tunga fordon.

Mot denna bakgrund uppmanade rådet kommissionen i juni 2007 att utveckla och genomföra politiska instrument och åtgärder för att minska växthusgasutsläppen från tunga fordon[6]. I sitt meddelande från april 2010 *En EU-strategi för rena och energieffektiva fordon*[7], aviserade kommissionen att den skulle föreslå en strategi för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp hos tunga fordon.

Strategins mål är att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon på ett sätt som är kostnadseffektivt och balanserat för berörda parter och för samhället i stort. Den bör ge en tydlig och enhetlig politisk ram och ange sannolika framtida regleringsinitiativ för att underlätta beslutsfattande och investeringsplanering.

---

1 KOM(2011) 112 slutlig.

2 *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde –ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.*
KOM(2011) 144 slutlig.

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

4 Källa: Europeiska miljöbyrån.

5 Uppskattade till 26,6 % av EU:s totala utsläpp av växthusgaser, enligt AEA-Ricardo i rapporten *"Lot1" Report, Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles*, februari 2011, s. 170. Finns på: 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.sv07.pdf.

7 KOM(2010) 186 slutlig, s. 6.
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:SV:PDF.

2. BEHOV AV ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA TUNGA FORDONS BRÄNSLEFÖRBRUKNING OCH KOLDIOXIDUTSLÄPP

2.1. Trenden för koldioxidutsläpp från tunga fordon är ohållbar

Från mitten av 1990-talet och fram till den ekonomiska krisen ökade godstransporter med tunga fordon stadigt till följd av BNP-tillväxten, medan passagerartrafik med tunga fordon låg på en relativt stabil nivå. Eftersom bränsleförbrukningen inte har förändrats har dessa trender lett till ökade koldioxidutsläpp från tunga fordon. Mellan 1990 och 2010 uppskattas koldioxidutsläppen från tunga fordon ha ökat med cirka 36 % trots att den ekonomiska krisen 2008–2009 orsakade ett avbrott i den stadigt ökande trend som tidigare konstaterats[8].

De totala transporterna förväntas öka under de närmaste 40 åren men tack vare lägre bränsleförbrukning kommer koldioxidutsläppen inte att öka i motsvarande grad. Med nuvarande politik och trender beräknas koldioxidutsläppen från tunga fordon ligga kvar på en stabil nivå, dvs. 35 % högre än 1990 års nivå fram till både 2030 och 2050. Detta kan inte anses vara förenligt med EU:s ambition att minska utsläppen av växthusgaser eller med transportvitbokens mål att minska EU:s utsläpp från transportsektorn med 60 % fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer.

2.2. Tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kan minskas på teknisk väg

Betydande minskningar av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp hos tunga fordon är möjliga genom tekniska förbättringar av motorn (bl.a. värmeåtervinning), transmission, aerodynamik, däck och hjälpanordningar samt genom lättare konstruktioner. Aktuella undersökningar[9] visar att man genom användning av modern teknik kan minska koldioxidutsläppen från nya tunga fordon med omkring 35 % på ett kostnadseffektivt sätt. Minskad bränsleförbrukning innebär kostnadseffektivitet både för transportörerna och för samhället i stort.

Ytterligare effektivitetsvinster kan uppnås genom förbättrad förvaltning av fordonsparkerna, bättre förarutbildning, bättre fordonsunderhåll och förbättrad kapacitetsstyrning med hjälp av intelligenta transportsystem (ITS).

2.3. Informationsbrist och marknadshinder behöver åtgärdas

Trots att bränsleförbrukning har stor ekonomisk betydelse så förekommer varken mätning eller rapportering av koldioxidutsläpp från tunga fordon[10]. Denna brist på information gör marknaden mindre transparent och är ett hinder för marknadsinträdet av energieffektiva och koldioxidsnåla tunga fordon. Att åtgärda denna informationsbrist är ett nödvändigt steg för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon.

8 Källa: Databasen Odyssee-Mure. Finns på: http://www.odyssee-mure.eu/.

9 Studie från CE Delft: "Marginal Abatement Cost Curves for HDVs", 2012. Finns på: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

10 Koldioxidutsläpp från tunga fordon omfattas inte av EU-lagstiftning frånsett de kommande kraven på mätning av koldioxidutsläpp från motorer enligt förordning (EG) nr 595/2009 (Euro VI) som träder i kraft 2014.

En aktuell studie[11] pekar på ett antal möjliga förklaringar till varför kostnadseffektiv och bränslesnål teknik på nya tunga fordon har svårt för att slå igenom på marknaden. Det finns olika typer av sådana marknadshinder:

- Trots att bränsleeffektivitet är det viktigaste köpkriteriet för transportföretag när de förvärvar ett nytt fordon, är hindren för spridning av bränslesnål teknik kopplade till inköpsprocessen där endast få transportföretag förfogar över data för att bedöma tekniker eller jämföra fordon.
- Bränslesnål teknik finns inte som standardval på grundmodellerna, utan erbjuds bara som tillval.
- Transportföretag avskriver vanligen tunga fordon över en period på tre år vilket är betydligt kortare än den beräknade genomsnittliga livslängden på elva år.
- Det kan vara svårt att få tillgång till finansiering.
- Det kan finnas delade incitament, dvs. när köparen av fordonet, t.ex. ett leasingföretag, inte får fördelarna av de bränslebesparingar som kommer transportföretaget tillgodo.

Trots att transportföretagen har kunskap om de viktigaste bränslesnåla teknikerna vilka förhöjer prestandan hos tunga fordon, saknar de den information som krävs för att kunna jämföra prestandan hos olika nya fordon och är därför inte i stånd att ställa krav på att kostnadseffektiv teknik används för nya fordon.

2.4. Andra länder har redan agerat

I motsats till EU, som saknar lagstiftning på området, har andra länder vidtagit åtgärder. Japan införde lagstiftning om bränsleförbrukning år 2007. USA införde reglering av koldioxidutsläpp för tunga fordon år 2011, följt av Kanada år 2012. Den amerikanska och kanadensiska lagstiftningen är inriktad på utsläppsvärden för motor och chassi med hytt, och genomförs genom förenklade prestandavärden och tillverkardeklarationer. USA håller för närvarande på att utarbeta mer omfattande lagstiftning, med inriktning på mätning av utsläpp från hela fordon.

2.5. Åtgärder skulle gynna EU:s ekonomi

Europeiska tillverkare har en ledande ställning på den globala marknaden för tunga fordon, med en andel på mer än 40 % av den totala globala produktionen[12]. Även om EU:s handelsbalans för tunga fordon är positiv med ett betydande överskott, återspeglar detta inte helt och hållet EU-industrins starka ställning eftersom den största delen av tillverkningen avsedd för utländska marknader sker utanför Europa. Eftersom bränsleförbrukning är ett viktigt köpkriterium skulle dessa tillverkares konkurrenskraft stärkas om de gavs möjlighet att investera i ytterligare förbättrad bränsleekonomi.

Tillverkningen av tunga fordon inom EU utgör visserligen en lägre del av världsproduktionen (kring 12–14 %), men normer på EU-nivå kan ha en betydande föregångarroll, vilket tydligt har visats i samband med Euro-normerna för utsläpp av förorenande ämnen som har antagits av flera andra länder, inklusive Kina, Indien, Ryssland och Indonesien.

---

11 Studie från CE Delft: *Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector*, 2012. Finns på: http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector.

12 Källa: Rapport från AEA–Ricardo. Finns på: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, särskilt sidorna 26–27, baserat på uppgifter från *International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers* (OICA).

Att inte agera på EU-nivå innebär ett förlorat tillfälle att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon på ett kostnadseffektivt sätt och bidra till minskade totala utsläpp från EU. EU:s tillverkningsindustri kan gå miste om stordriftsfördelar vid utveckling och användning av ny teknik för minskade koldioxidutsläpp vilket kan försämra dess konkurrenssituation på den globala marknaden. Företag i EU är beroende av tunga fordon för en stor del av sina transporter. Kostnadseffektiva minskningar av bränsleförbrukningen hos tunga fordon kommer att ligga på en ambitionsnivå som är överkomlig för transportföretag och slutanvändare, förbättra företagens konkurrenskraft och minska energiimporten.

Utöver de åtgärder på EU-nivå som redan har vidtagits på flera områden såsom fordonskonstruktion, förvaltning av transportverksamhet, internalisering av externa kostnader, koldioxidsnåla bränslen samt val vid fordonsköp, behövs en samlad EU-strategi för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon. En sådan strategi gör det också lättare för industrin att förutse EU:s framtida regelverk på området.

3. EN EU-STRATEGI FÖR ATT MINSKA TUNGA FORDONS BRÄNSLEFÖRBRUKNING OCH KOLDIOXIDUTSLÄPP

De viktigaste faktorerna bakom koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos tunga fordon är *efterfrågan på transport* som är kopplad till ekonomisk aktivitet, *fördelning av transportsätt* mellan väg, järnväg, luftfart och sjöfart, *bränslens växthusgasintensitet*, *fordons energieffektivitet* samt *förvaltningen av fordonsparken*. Åtgärder som rör den allmänna transportefterfrågan ligger utanför denna strategis räckvidd, men alla övriga faktorer måste ingå i en samlad strategi för att minska koldioxidutsläpp från tunga fordon.

3.1. Stärkta EU-bestämmelser för att minska tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp

EU har redan vidtagit direkta eller indirekta åtgärder på flera områden för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon.

- *Trafikomställning* är en viktig del av EU:s transportpolitik och främjar ökad intermodalitet. Förslaget till EU-riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet[13] innehåller kriterier för begränsning av klimatförändring kopplade till EU-stöd till ny infrastruktur. Dessa åtgärder förväntas leda till en långsam vändning av den trend som lett till en ökad andel vägtransporter.
- *Åtgärder för att minska bränslens växthusgasintensitet* har lett till att alternativa bränslen står för cirka 6 %[14] (2010) av energianvändningen vid vägtransporter. Gällande lagstiftning[15] syftar till att främja användning av växthusgassnål och förnybar energi inom transportsektorn och de kvantitativa mål som har satts upp för detta håller för närvarande på att ses över[16]. Det aktuella initiativet *Miljövänlig energi för transport* och de ändrade riktlinjerna för transeuropeiska transportnät, med finansiering från fonden för ett sammanlänkat Europa, främjar ytterligare utveckling av infrastruktur

13 KOM(2011) 650 slutlig. Förväntas antas i mitten av 2013.

14 Källa: Eurostat.

15 I direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor fastställs ett obligatoriskt mål på 10 % för förnybar energi inom transportsektorn. Samtidigt infördes genom direktiv 98/70/EG (direktivet om bränslekvalitet) ett bindande mål som ska uppnås till 2020, nämligen att växthusgasintensiteten för bränslen som används för vägtransporter och mobila maskiner som inte är avsedda att användas på väg ska minskas med 6 %.

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

för alternativa bränslen och ökad användning av naturgas och biometan för tunga fordon.[17,18,19]. Kommissionen har också föreslagit[20] en översyn av energiskattedirektivet[21] för att omstrukturera nuvarande system och beakta koldioxidutsläpp vid bränslebeskattning.

- *Stöd till utveckling och ökad användning av koldioxidsnåla fordon* tillhandahålls på flera områden. Förbättrad bränsleeffektivitet och minskade koldioxidutsläpp för tunga fordon ingår i initiativet för miljövänliga bilar under det sjunde ramprogrammet för forskning. Stöd till miljövänliga och effektiva fordon finns också med i förslaget *Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation*[22]. EU-lagstiftningen innebär också ett aktivt stöd för inköp av miljövänligare fordon vid offentlig upphandling[23]. I reglerna för typgodkännande[24] vad gäller vikter och dimensioner infördes nyligen ett undantag (50 cm) för påbyggnad av aerodynamiska anordningar baktill på nya fordon eller släp. I linje med detta har kommissionen nyligen lagt fram ett förslag[25] till översyn av direktiv 96/53/EG om vikter och dimensioner för fordon i internationell trafik, som är mer långtgående genom nya undantag för att främja lösningar som förbättrar de aerodynamiska egenskaperna hos tunga fordon.

- *Betydelsen av fordonsparksförvaltning har också slagits fast och åtgärder vidtas på området.* Lagstiftning om vägavgifter bidrar till att förbättra transporteffektiviteten och minska bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Tillämpning av avgifter för tunga godsfordon enligt direktiv 1999/62/EG[26] har lett till en optimering av vägtransporterna genom färre tomkörningar och förbättrade lastningsfaktorer, en snabbare förnyelse av flottorna och nya förutsättningar för ökad sammodalitet. Det nyligen antagna direktivet om intelligenta transportsystem kommer att bidra till att påskynda utvecklingen och användningen av informationsteknik på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag[27]. Dessutom lade kommissionen i december 2013 fram särskilda rekommendationer för samordnade åtgärder mellan alla förvaltningsnivåer och mellan den offentliga och den privata sektorn när det gäller stadslogistik, tillträdesregler i städer, införande av intelligenta transportsystem (ITS) samt stadstrafiksäkerhet.

Fortsatt förbättring av transportpolitiken planeras. Såsom aviserades i vitboken om transporter håller ett antal initiativ på att utarbetas för att ytterligare stärka den:

---

17 Kommissionens meddelande COM(2013) 17 *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*, och förslag till direktiv COM(2013) 18 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/

18 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1315/2013 av den 11 december om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

19 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010.

20 KOM(2011) 68, s. 2.

21 Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, EUT L 283, 31.10.2003, s. 51.

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

23 Direktiv 2009/33/EG, EUT L 120, 15.5.2009, s. 5.

24 Förordning (EG) nr 661/2009 och direktiv 2007/46/EG.

25 COM(2013) 195 final.

26 Direktiv 1999/62/EG ändrat genom direktiv 2006/38/EG och direktiv 2011/72/EU, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:SV:PDF (konsoliderad version).

27 Dessutom ger det sjätte ramprogrammet för forskning möjligheter till stöd för utveckling av intelligenta transportsystem vilket kommer att fortsätta under EU:s nästa ramprogram för forskning och innovation för perioden 2014–2020 (Horisont 2020).

- Ytterligare åtgärder kommer att vidtas för *bättre fördelning mellan transportsätt* och en övergång till koldioxidsnål transport. Det planerade *e-fraktinitiativet* förväntas skapa en ram för elektroniskt datautbyte kopplat till det fysiska varuflödet. Flera åtgärder i vitboken[28] kommer också att påverka fördelningen mellan transportsätt, särskilt utvecklingen av multimodala godstransporter och multimodala godstransportkorridorer samt ett nytt regelverk för inlandssjöfart.

- Ett antal åtgärder kommer att påverka *hur godstransportverksamheten bedrivs* och förväntas bidra till lägre energiförbrukning.

  – Översynen av körkortsdirektivet 2012 innehöll *krav på sparsamt körsätt* i proven för lastbilschaufförer och ytterligare insatser planeras för att genomföra dessa bestämmelser.

  – Den pågående *översynen av regelverket för vägavgifter* har som mål att främja en mer utbredd användning av avståndsbestämda vägavgifter som kompenserar kostnaderna för infrastruktur och externaliteter grundat på principen att förorenaren och användaren ska betala.

  – Ett *initiativ för att beräkna koldioxidavtrycket* håller på att tas fram för att ge ökad tydlighet och bättre information till slutanvändaren vad gäller koldioxidutsläppen från gods- och passagerartransport.

  – Slutligen kan en översyn av restriktionerna för vägcabotage, så som föreslås i vitboken om transporter, också bidra till att effektivisera vägtransporterna genom att öka fordonens lastningsfaktorer, om det görs gradvis och i kombination med åtgärder för bättre efterlevnad och åtgärder för att minska eventuella risker för genererade vägtransporter.

Det finns dock ännu inga bestämmelser på EU-nivå som syftar till lägre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för tunga fordon som släpps ut på marknaden liknande dem som fastställts för personbilar och lätta lastbilar. I vitboken om transporter konstaterades det att ytterligare åtgärder behövs på detta område[29].

3.2. Åtgärder på kort sikt för att avhjälpa bristen på information

Såsom nämnts i avsnitt 2.3 måste man mäta och övervaka bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för tunga fordon för att kunna vidta åtgärder på området. Det skulle undanröja några av de största nuvarande marknadshindren genom ökad marknadstransparens och bättre möjlighet att jämföra fordon, och därigenom öka konkurrensen mellan tillverkarna och höja slutanvändarnas medvetenhet. Resultatet skulle bli tillverkning och köp av mer bränsleeffektiva och koldioxidsnåla fordon.

Detta kan uppnås i två steg:

- **Framtagning av ett simuleringsverktyg**

28 Vitboken om transporter, åtgärderna 1: *En verklig inre marknad för järnvägstjänster*, 5: *Lämpliga regler för sjöfart på inre vattenvägar*, 7: *Multimodala godstransporter: e-transport*, 33: *En strategi för stadslogistik med nära nollutsläpp 2030* och 35: *Multimodala godstransportkorridorer för hållbara transportnät*. Finns på http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF

29 Åtgärd 26: *Lämpliga standarder för koldioxidutsläpp från fordon inom samtliga transportmedel, om nödvändigt kompletterade med krav på energieffektivitet så att alla typer av framdrivningssystem täcks.*

Eftersom det för tunga fordon finns många olika modeller och syften (t.ex. tankbilar och bussar) är det inte lämpligt att mäta koldioxidutsläppen på samma sätt som för personbilar och lätta lastbilar. Datorsimulering har ett antal fördelar, eftersom den kan omfatta alla typer av tunga fordon, är mångsidig och mycket kostnadseffektiv. Sedan 2009 har kommissionen, i samarbete med berörda branschaktörer, arbetat med att utveckla ett simuleringsverktyg, Vecto[30], för att mäta tunga fordons totala koldioxidutsläpp, dvs. inbegripet utsläpp som beror på fordonens motor och transmission, aerodynamik, rullmotstånd samt hjälpanordningar. Medan andra länder som USA och Kanada nyligen har antagit lagstiftning för koldioxidutsläpp från tunga fordon baserat på utsläppsvärden för motor och chassi med hytt, förväntas Vecto bli den första branschövergripande metoden för att beräkna utsläpp från hela fordon, inklusive släp.

Kommissionens gemensamma forskningscentrum deltar aktivt i detta projekt. I april 2013 lade forskningscentrumet fram en konceptprovningsrapport[31] med slutsatsen att Vecto i denna testfas ger utsläppsskattningar som är tillräckligt nära de verkliga värdena och tillräckligt tillförlitliga för att ligga till grund för ett EU-system för att mäta bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp hos tunga fordon.

Simuleringsmetoden kommer att justeras och förbättras ytterligare för ökad tillförlitlighet och exakthet. Vecto beräknas kunna börja användas i maj 2014 för minst tre fordonskategorier som tillsammans står för mer än 50 % av koldioxidutsläppen från tunga fordon. Metoden kommer sedan att utvidgas till andra kategorier av tunga fordon.

- **Lagstiftningsinitiativ för att mäta, certifiera och rapportera koldioxidutsläpp från tunga fordon**

Vecto ger mått på bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för nyregistrerade tunga fordon. Efter kontroll och validering kan dessa värden tillhandahållas för alla nyregistrerade tunga fordon och därefter rapporteras och övervakas. Detta kräver två åtgärder på lagstiftningsområdet som kan vidtas parallellt.

(i) *Certifiering* av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kräver ändring av den tillämpliga lagstiftningen om typgodkännande. Det innebär att metoden för att fastställa dessa värden måste föras in i lagstiftningen så att de kan certifieras av medlemsstaternas myndigheter. Informationen skulle därmed också bli tillgänglig för köparen.

(ii) *Rapportering* är nödvändigt för att underlätta övervakningen och användningen av certifierade värden för koldioxidutsläpp från nyregistrerade tunga fordon i EU. Detta kräver att man genom ordinarie lagstiftningsförfarande antar ny lagstiftning om rapportering från medlemsstaterna till kommissionen av koldioxidutsläpp från tunga fordon, beräknade med hjälp av Vecto, motsvarande den lagstiftning som finns för bilar och lätta lastbilar.

Det är nödvändigt med mer fullständig information innan ambitiösare åtgärder kan övervägas. Även om certifiering, rapportering och förbättrad konsumentinformation inte väntas leda till någon avsevärd minskning av koldioxidutsläppen från tunga fordon så förväntas det ge positiva effekter genom bättre marknadsinformation om fordonens effektivitet och därmed ökad konkurrens.

30 Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (Vecto).

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

3.3. Möjliga åtgärder på medellång sikt

För att uppnå de ambitiösa växthusgasmålen till 2030 på ett kostnadseffektivt sätt krävs ytterligare bidrag från transportsektorn. Det finns olika tänkbara alternativ till åtgärder på medellång sikt för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon. Den mest uppenbara lösningen är att införa obligatoriska genomsnittliga gränsvärden för nyregistrerade tunga fordon eftersom detta bland annat ligger i linje med hur utsläpp från bilar och lätta lastbilar regleras. Andra tänkbara alternativ kan dock till exempel vara modern infrastruktur som främjar användning av alternativa bränslen, smartare prissättning på användning av infrastruktur, effektiv och enhetlig användning av fordonsbeskattning i medlemsstaterna och andra marknadsbaserade mekanismer. De olika alternativen utesluter inte nödvändigtvis varandra. I vilket fall som helst kommer en konsekvensbedömning att göras för att se vilka alternativ som är mest kostnadseffektiva.

En förutsättning för ytterligare åtgärder är att simuleringsverktyget Vecto är fullt redo att tas i bruk och att lagstiftning för certifiering och rapportering av koldioxidutsläpp från tunga fordon har antagits. Det krävs också ytterligare arbete för att befästa den tekniska potentialen, för att få bättre kunskap om marknadshinder för tekniköverföring, samt för att utvärdera kostnaderna och fördelarna med att minska koldioxidutsläpp från tunga fordon och de underliggande incitamenten för mer energieffektiva tunga fordon.

4. SLUTSATSER

Koldioxidutsläpp från tunga fordon har ökat under de senaste två årtiondena, även om den ekonomiska krisen har orsakat ett avbrott i den stadigt ökande trend som tidigare konstaterats. Utan en förändring av politiken kommer utsläppen att fortsätta att ligga långt över 1990 års nivåer på lång sikt. Detta är oförenligt med transportvitbokens mål att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn med 60 % fram till 2050 jämfört med 1990 års nivå. En viktig faktor som står i vägen för åtgärder på området är bristande information eftersom koldioxidutsläpp från tunga fordon inte mäts, certifieras och rapporteras vid registrering av nya fordon.

Det finns en betydande potential för att förbättra prestandan hos tunga fordon och minska koldioxidutsläppen på ett kostnadseffektivt sätt med hjälp av modern teknik. Marknadshinder står för närvarande i vägen för att utnyttja den fulla potentialen. En omfattande strategi baserad på ett antal lämpliga åtgärder kan dock göra det möjligt att utnyttja den i en högre grad.

Den föreslagna strategin, som syftar till att göra det lättare för berörda parter att förutse framtida politik och lagstiftning på området, består av åtgärder på kort sikt för bättre marknadsinformation och minskade utsläpp, närmare bestämt följande:

- En rad initiativ för att förstärka EU:s befintliga politik som ingår i vitboken om transporter och som bidrar direkt eller indirekt till minskad bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp hos tunga fordon.
- Ett initiativ för att avhjälpa den konstaterade informationsbristen som består i att mäta bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp hos tunga fordon med hjälp av simuleringsverktyget Vecto, samt certifiering och rapportering av koldioxidutsläpp från nyregistrerade fordon. Kommissionen planerar att lägga fram lagstiftningsförslag på detta område under 2015.

När dessa åtgärder på kort sikt har genomförs, och mot bakgrund av resultaten från ytterligare analys, kan åtgärder på medellång sikt övervägas, till exempel införande av obligatoriska gränsvärden för koldioxidutsläpp från nyregistrerade tunga fordon, för att bidra till genomförandet av EU:s övergripande klimat- och energipolitik fram till 2030.

Kommissionen uppmanar rådet och Europaparlamentet att ge sitt stöd till denna strategi och att göra det möjligt att genomföra dessa åtgärder. Vidare uppmanas berörda parter, särskilt bilindustrin och transporttjänstesektorn, att stödja denna strategi för lägre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp som en del av EU:s övergripande politik för en övergång till ett koldioxidsnålt samhälle.