



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 21.5.2014 г.
COM(2014) 285 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

**Стратегия за намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от
тежкотоварни превозни средства**

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

1. ВЪВЕДЕНИЕ

В изготвените от Комисията Пътна карта за постигане до 2050 г. на конкурентоспособна икономика с ниска въглеродна интензивност¹ и Бяла книга за транспорта² се сочи, че транспортният сектор следва до 2050 г. да намали своите емисии на CO₂ с около 60 % спрямо равнището им от 1990 г. В подкрепа на предложените неотдавна цели на рамковата политика в областта на климата за периода до 2030 г.³ целта за транспортния сектор ще бъде емисиите на парникови газове да бъдат намалени до 2030 г. с около 20 % спрямо равнището им от 2008 г. Емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт се увеличиха с 29 % през периода 1990—2007 г., но след това намаляха поради високите цени на нефта, повишената ефективност на леките автомобили и по-бавните темпове на растеж на мобилността (с 6 % между 2007 г. и 2011 г.)⁴.

Изчислено е, че около една четвърт⁵ от емисиите на CO₂ от автомобилния транспорт се дължат на тежкотоварни превозни средства (ТПС). Тези емисии се увеличаваха до началото на икономическата криза поради растящия обем на превозваните товари в ЕС. Предвид техния абсолютен размер, тенденцията на тяхното изменение и относителния дял на емисиите на CO₂ от ТПС, тези емисии трябва да бъдат ограничени, за да се постигнат целите, заложи в Бялата книга за транспорта.

Емисиите на CO₂ от леките автомобили и ваните се измерват и наблюдават съгласно действащото законодателство за одобрение на типа. Емисиите на CO₂ от ТПС обаче не се измерват по стандартизиран начин в ЕС. Това намалява прозрачността на пазара на ЕС. За разлика от ЕС, Япония, САЩ и Канада вече са приели съответно законодателство, а Китай подготвя мерки за измерване и ограничаване на емисиите на CO₂ от ТПС. Това може да засегне относителната конкурентоспособност на производството на ТПС в тези различни региони, както и предприятията, които зависят от транспорт с ТПС. Предвид това действията на Европейския съюз относно разхода на гориво и емисиите на CO₂ от ТПС са от важно значение за конкурентоспособността на ЕС.

С оглед на тези съображения през юни 2007 г. Съветът прикани Комисията „да разработи и приложи политически инструменти и мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от тежкотоварните превозни средства“⁶. Комисията обяви в своето съобщение „Европейска стратегия за незамърсяващи и енергийно ефективни превозни средства“⁷ от април 2010 г., че ще предложи стратегия, насочена към разхода на гориво и емисиите на CO₂ от тежкотоварните превозни средства.

1 COM(2011) 0112 final.

2 „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, COM(2011) 0144 окончателен.

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

4 Източник: Европейска агенция за околна среда.

5 Оценени като 26,6 % от общите емисии на парникови газове в ЕС от AEA-Ricardo в доклад по „обособена позиция 1“, Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles (Намаляване и проверка на емисиите на парникови газове от тежкотоварни превозни средства), февруари 2011 г., стр. 170. На разположение на адрес: 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 окончателен, стр. 7.

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

Целта на стратегията е да се ограничат емисиите на CO₂ от ТПС по икономически ефективен и пропорционален за заинтересованите страни и обществото начин. Тя следва да предостави на заинтересованите страни ясна, съгласувана рамка на политиката и да указва възможното развитие на нормативната уредба, като по този начин улеснява процеса на вземане на решения и планирането на инвестициите.

2. НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ДЕЙСТВИЯ ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА РАЗХОДА НА ГОРИВО И НА ЕМИСИИТЕ НА CO₂ ОТ ТПС

2.1. Тенденциите при емисиите на CO₂ от тежкотоварни превозни средства са в несъответствие с устойчивото развитие

От средата на 90-те години на миналия век и до началото на икономическата криза товарният транспорт с ТПС непрекъснато нарастваше вследствие на растежа на БВП, докато пътническият транспорт с ТПС остана до голяма степен непроменен. Тези тенденции, в съчетание с непроменения разход на гориво от превозните средства, доведоха до увеличаване на емисиите на CO₂ от ТПС. Изчислява се, че през периода 1990—2010 г. емисиите на CO₂ от ТПС са нараснали с около 36 %, въпреки че икономическата криза през 2008—2009 г. прекъсна постоянния растеж, наблюдаван преди това⁸.

Прогнозира се общата транспортна дейност да нараства през следващите 40 години, но намаляването на разхода на гориво донякъде ще смекчи последиците от това за емисиите на CO₂. При запазване на сегашните тенденции и политики се очаква емисиите на CO₂ да останат на сегашното равнище и следователно през 2030 и 2050 г. да са с около 35 % по-високи в сравнение с равнището им от 1990 г. Това не може да се счита за съвместимо с политиките на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове и със заложената в Бялата книга за транспорта цел за намаляване до 2050 г. на емисиите от транспорта в ЕС с 60 % спрямо равнището от 1990 г.

2.2. Технологиите могат да намалят разхода на гориво и емисиите на CO₂ от ТПС

Възможно е значително намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от ТПС чрез технически подобрения в двигателя (включително оползотворяване на отпадна топлина), задвижването, аеродинамиката, гумите и допълнителното оборудване, както и чрез олекотяване на автомобилите. Последните анализи⁹ показват, че е постижимо икономически ефективно намаление с около 35 % на емисиите на CO₂ от нови ТПС чрез използване на съвременни технологии в превозните средства. Благодарение на намаления разход на гориво това е икономически ефективно от гледна точка както на превозвачите, така и на обществото.

Освен това ефективността може да бъде повишена допълнително, като се подобрят управлението на автомобилния парк, обучението на шофьорите, поддръжката на превозните средства и управлението на капацитета с ползване на предимствата на интелигентните транспортни системи (ИТС).

8 Източник: База от данни Odyssee-Mure, достъпна на адрес: <http://www.odyssee-mure.eu/>

9 Проучване на CE Delft, Marginal Abatement Cost Curves for HDVs (Криви на пределните разходи за намаляване на емисиите от ТПС), 2012 г., http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

2.3. Празноти в знанията и пазарни пречки, които трябва да бъдат отстранени

Въпреки икономическото значение на разхода на гориво, емисиите на CO₂ от ТПС нито се измерват, нито се докладват¹⁰. Дължащите се на това празноти в знанията намаляват прозрачността на пазара, като пречат за навлизането на пазара на енергийно ефективни ТПС с по-ниски емисии на CO₂. Запълването на тези празноти в знанията е необходима стъпка за ограничаване на емисиите на CO₂ от ТПС.

Неотдавна проведено проучване¹¹ дава няколко възможни обяснения за ненавлизането в новите ТПС на икономически ефективни технологии за спестяване на гориво. Тези пазарни пречки могат да приемат различни форми:

- въпреки че горивната ефективност е основният критерий на транспортните дружества при придобиването на ново превозно средство, ненавлизането на технологии за спестяване на гориво е свързано с процеса на закупуване, в който малко транспортни дружества разполагат с необходимите данни, за да могат да оценят технологиите или да сравнят превозните средства;
- производителите предлагат технологии за спестяване на гориво, но по избор на купувача, а не като стандарт за базовите превозни средства;
- операторите на ТПС изглежда да прилагат за превозните средства амортизационен срок от три години, който е значително по-кратък от оценявания на единадесет години среден експлоатационен срок на ТПС;
- липса на достъп до финансиране;
- разделени стимули, т.е. когато купувачът на превозното средство — например лизингово дружество, не може да се възползва от икономии на гориво за разлика от превозвача.

Макар че на превозвачите са известни основните съществуващи технологии за спестяване на гориво, подобряващи експлоатационните характеристики на ТПС, те не могат да сравнят различните нови превозни средства по тези характеристики поради празноти в знанията си и следователно не са в състояние да формулират искане за внедряването на икономически ефективни технологии в новите превозни средства.

2.4. В други държави вече бяха предприети съответни действия

За разлика от липсата на съответно законодателство в ЕС, други държави предприеха съответни действия. Япония въведе през 2007 г. законодателство относно разхода на гориво от ТПС. САЩ въведе нормативна уредба за емисиите на CO₂ от ТПС през 2011 г., последвани през 2012 г. от Канада. Законодателството на САЩ и Канада е насочено към емисиите на CO₂ от двигателите и седловите влекачи и се прилага посредством опростени стойности на експлоатационните характеристики и декларации на производителите. САЩ понастоящем подготвят по-амбициозно законодателство, което се съсредоточава върху измерването на емисиите на цялото превозно средство.

10 Емисиите на CO₂ от ТПС не са предмет на законодателството на ЕС с изключение на бъдещото измерване на емисиите на CO₂ от двигатели съгласно Регламент (ЕО) № 595/2009 (Евро VI), който поражда действие през 2014 г.

11 Проучване на CE Delft; Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector (Пазарни пречки за повишаване на ефективността в европейския сектор за товарен автомобилен транспорт); 2012 г.; <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>

2.5. Действията ще бъдат от полза за икономиката на ЕС

Европейските производители са водещи на световния пазар на ТПС, като на тях се падат над 40 % от общия световен обем на продукцията¹². Макар външнотърговският баланс на ЕС в сектора на ТПС да е положителен със значителен излишък, това не отразява напълно силната позиция на промишлеността на ЕС в този сектор, тъй като по-голямата част от продукцията на производителите от ЕС, предназначена за чуждестранните пазари, се произвежда извън Европа. Тъй като разходът на гориво представлява ключов параметър при закупуването, създаването на възможности за инвестиции от тези производители за по-нататъшно увеличение на икономии на гориво ще спомогне за тяхната конкурентоспособност.

Макар че базираното в ЕС производство на ТПС е с по-малък дял в световния обем на продукцията (около 12—14 %), стандартите на ЕС могат да изиграят значителна сигнализираща роля в световен мащаб, както ясно беше демонстрирано от Евро стандартите за емисии на замърсители, които бяха възприети от множество други държави, включително Китай, Индия, Русия и Индонезия.

Ако не се предприемат действия от страна на ЕС, ще бъдат пропуснати икономически ефективни възможности, за да се намалят емисиите на CO₂ от ТПС и да се допринесе за понижаването на общите емисии на CO₂ в ЕС. Има опасност производителите в ЕС да не могат да се възползват от икономии от мащаба при разработването и внедряването на технологии за по-нататъшно намаляване на емисиите на CO₂, което евентуално ще намали конкурентоспособността им на световния пазар. Предприятията в ЕС разчитат на ТПС за голяма част от своите превози. Икономически ефективното намаление на разхода на гориво от ТПС ще осигури равнище на амбициозност, което е приемливо за превозвачите и крайните потребители, ще се повиши конкурентоспособността на тези предприятия и ще се намали вносът на енергия.

Въпреки че вече са предприети или са обявени инициативи на ЕС в редица области, като например проектиране на превозни средства, управление на транспортни операции, интернализация на външни разходи, намаляване на въглеродните емисии от горива и вземане на решения за закупуването на превозни средства, е необходима всеобхватна стратегия на ЕС за ограничаване на емисиите на CO₂ от ТПС. Това също така ще осигури на промишлеността предвидимост относно бъдещата регулаторна рамка на ЕС в тази област.

3. СТРАТЕГИЯ НА ЕС ЗА ОГРАНИЧАВАНЕ НА РАЗХОДА НА ГОРИВО И НА ЕМИСИИТЕ НА CO₂ ОТ ТПС

Основните фактори за емисиите на CO₂ и разхода на гориво от ТПС са *търсенето на транспортни услуги*, което е свързано с икономическата дейност, *разпределението между видовете транспорт* — автомобилен, железопътен, въздушен и по водни пътища, *интензитетът на генериране на емисии на парникови газове от горивата*, *енергийната ефективност на превозните средства* и *експлоатацията на парка от ТПС*. Макар общото търсене на транспортни услуги да е извън обхвата на настоящата

12 Източник: Доклад на AEA-Ricardo, достъпен на следния адрес: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, по-специално стр. 26—27, въз основа на статистически данни от Международната организация на производителите на автомобили (OICA).

стратегия, една всеобхватна стратегия за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС трябва да е насочена и към останалите основни влияещи фактори.

3.1. Укрепване на политиките на ЕС, насочени към разхода на гориво и емисиите на CO₂ от ТПС

ЕС вече предприе действия, които имат пряко или непряко отношение към много от факторите за емисиите на CO₂ от ТПС:

- *Преминването към други видове транспорт* е основно измерение на транспортната политика на ЕС, която подкрепя интермодалността. В проекта за насоки на ЕС за развитието на трансевропейската транспортна мрежа¹³ се предвиждат критерии за смекчаване на изменението на климата при планирането на финансирането от ЕС за нова инфраструктура. Тези политики се очаква да доведат до бавно обръщане на тенденцията, довела до нарастване на дела на автомобилния транспорт.
- *Мерките за намаляване на интензитета на генериране на емисии на парникови газове от горивата* доведоха до използване на алтернативни горива, на които се падат около 6 %¹⁴ (2010 г.) от потреблението на енергия в автомобилния транспорт. Съществуващото законодателство¹⁵ насърчава намаляването на емисиите на парникови газове и използването на енергия от възобновяеми източници в транспорта, за което са поставени определени количествени цели, намиращи се понастоящем в процес на преразглеждане¹⁶. Наскоро предприетата инициатива „Чиста енергия за транспорта“ и преработените насоки за трансевропейската транспортна мрежа, подпомагана финансово по Механизма за свързване на Европа, допълнително подкрепят развитието на инфраструктурата за алтернативни горива и увеличеното използване на природен газ и биометан от ТПС^{17,18,19}. Комисията предложи също така²⁰ изменение на Директивата за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията²¹ с цел реструктуриране на сегашната система за данъчно облагане на енергията и включване в данъчното облагане на горивата на елемент, отчитащ емисиите на CO₂.

13 COM/2011/650 окончателен, очаквало се е приемане в средата на 2013 г.

14 Източник: Евростат.

15 В Директива 2009/28/ЕО за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници („Директива за енергията от възобновяеми източници“) беше поставена задължителната цел 10 % от потребяваната енергия в транспортния сектор да бъде от възобновяеми източници. Същевременно с изменение на Директива 98/70/ЕО („Директива за качеството на горивата“) като задължителна цел е въведено намаляването до 2020 г. с 6 % на интензитета на генериране на емисии на парникови газове от горивата, използвани в автомобилния транспорт и от извънпътната подвижна техника.

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

17 Съобщение на Комисията COM(2013)17 „Чиста енергия за транспорта: Европейска стратегия за алтернативните горива“, и предложение COM(2013)18 за Директива за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива, <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>.

18 Регламент (ЕО) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС.

19 Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010.

20 COM(2011) 168/3.

21 Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г.: Реструктуриране на правната рамка на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

- Активно се подкрепя разработването и навлизането на превозни средства с по-малък въглероден отпечатък. Инициативата за екологични автомобили по линия на Седмата рамкова програма за научни изследвания включваше повишаване на горивната ефективност на ТПС и намаляване на техните емисии на CO₂. В предложението за „Хоризонт 2020 — рамкова програма за научни изследвания и иновации“²² също се изразява подкрепа за екологично чистите и ефективни превозни средства. Законодателството на ЕС също така активно подкрепя закупуването на по-екологични превозни средства от публичните институции²³. В законодателството в областта на одобрението на типа²⁴ по отношение на теглото и размерите наскоро беше въведена надбавка (50 cm) за аеродинамични елементи, прикрепени към задната част на нови камиони/ремаркета. В съответствие с това Комисията неотдавна предложи²⁵ изменение на Директива 96/53/ЕО по отношение на теглото и размерите на превозните средства в международния транспорт, като се отива още по-далеч с предложение за нов набор от надбавки, който следва да спомогне за решения за подобряване на аеродинамиката на ТПС.
- Отчита се и значението на експлоатацията на парка от превозни средства и се предприемат съответни действия. Законодателството за пътно таксуване допринася за подобряване на ефикасността на транспорта и намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂. Когато се събират пътни такси за тежкотоварни превозни средства съгласно Директива 1999/62/ЕО²⁶, това води до оптимизиране на използването на автомобилния транспорт чрез намаляване на празните курсове и подобряване на коефициентите на натоварване, ускорено обновяване на парка и създаване на условия за по-голяма съмодалност. Действащата директива за интелигентните транспортни системи ще допринесе за ускоряване на разработването и внедряването на информационни технологии в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт²⁷. Освен това през декември 2013 г. Комисията представи конкретни препоръки за координирани действия между всички равнища на управление и между публичния и частния сектор в областта на градската логистика, регулирането на възможностите за придвижване из градовете, внедряването на решения за интелигентни транспортни системи (ИТС) и безопасността на движението по пътищата в градските зони.

Ще продължи усъвършенстването на рамката за транспортната политика. Както бе обявено в Бялата книга за транспорта, в процес на подготовка са редица инициативи, които ще укрепят допълнително тази рамка:

- Делът на автомобилния транспорт и преминаването към видове транспорт с ниски въглеродни емисии ще продължат да са обект на внимание. Предвижданата инициатива *e-Freight* се очаква да създаде рамка за рационализиране на електронния информационен поток, свързан с физическия

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

23 Директива 2009/33/ЕО, ОВ L 120/5, 15.5.2009 г.

24 Регламент (ЕО) № 661/2009 и Директива 2007/46/ЕО.

25 COM(2013)195 final.

26 Директива 1999/62/ЕО, изменена от Директива 2006/38/ЕО и Директива 2011/72/ЕС, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:EN:PDF> (консолидирана версия).

27 В допълнение към това по 7-мата рамкова програма се предоставя подкрепа за НИРД по развитието на ИТС, която ще бъде продължена по линия на следващата рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации за периода 2014—2020 г. („Хоризонт 2020“).

поток на стоки. Няколко действия, предвидени в Бялата книга за транспорта²⁸, ще окажат влияние и върху модалния дял, по-специално чрез развитието на мултимодалния транспорт на стоки и на мултимодални товарни коридори, както и чрез въвеждането на нови рамки за вътрешното корабоплаване.

- Редица действия ще окажат влияние върху *функционирането на товарния транспорт* и се очаква да допринесат за намаляването на потреблението на енергия:

— съгласно преработения текст от 2012 г. на Директивата за свидетелствата за управление на МПС в изпитите за шофьори на камиони трябва да се включат *изисквания за екологично шофиране* и са планирани по-нататъшни мерки за изпълнението на тази разпоредба;

— текущ преглед на *законодателството за пътно таксуване* цели да насърчава по-системното използване на пътно таксуване съобразно разстоянието и в зависимост от инфраструктурата и външните разходи въз основа на принципите „замърсителят плаща“ и „потребителят плаща“;

— в процес на подготовка е *инициатива за измерване на въздействието на въглеродните емисии върху околната среда*, за да се спомогне за повишаване на прозрачността и по-доброто информироване на крайните потребители относно въздействието на емисиите на CO₂ от товарния и пътническият транспорт;

— последно, преразглеждането на ограниченията за каботажни автомобилни превози, както се предлага в Бялата книга за транспорта, може също да спомогне за повишаване на ефективността на автомобилният транспорт чрез увеличаване на коефициентите на натоварване на превозните средства, ако се осъществява постепенно и в съчетание с мерки за подобряване на правоприлагането и мерки за ограничаване на възможните рискове от породения автомобилен транспорт.

Въпреки това досега липсваха действия на равнище ЕС относно разхода на гориво и емисиите на CO₂ от ТПС, които да бъдат въведени на пазара успоредно с тези, въведени за леките автомобили и вановите. В Бялата книга за транспорта се установи необходимостта от повече действия в тази област²⁹.

3.2. Краткосрочни действия за запълване на празнотите в знанията

Както е отбелязано в раздел 2.3, предварително условие за решаване на проблема с разхода на гориво и емисиите на CO₂ от ТПС е те да се измерват и наблюдават. Така ще бъдат отстранени някои от основните сегашни пазарни пречки чрез увеличаване на прозрачността на пазара и съпоставимостта на превозните средства, като по този начин се стимулират конкуренцията между производителите и осведомеността на крайните потребители. В резултат това следва да доведе до производството и закупуването на ТПС с по-нисък разход на гориво и намалени емисии на CO₂.

28 Бяла книга за транспорта, действия 1 „Истински вътрешен пазар на услугите в железопътния сектор“, 5 „Подходяща рамка за вътрешна навигация“, 7 „Многовидов транспорт на стоки“, 33 „Стратегия за почти нулеви емисии в градската логистика до 2030 г.“ и 35 „Мултимодални товарни коридори“. Виж <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

29 Действие 26: „подходящи стандарти за емисии на CO₂ от превозните средства от всички видове транспорт, където е необходимо допълнени от изисквания за енергийна ефективност, за да се обхванат всички типове задвижващи системи“.

Предвижда се това да се осъществи на два етапа:

- **Завършване на разработването на инструмент за симулиране**

Поради многообразието от модели и задачи на тежкотоварните превозни средства (напр. цистерни, автобуси и др.) не е подходящо проверките за емисиите на CO₂ от ТПС да се извършват изпитвания по същия начин както за леките автомобили и ванове. Подходът с компютърно симулиране притежава редица предимства, тъй като той може да обхване всички аспекти на ТПС и се отличава с гъвкавост и висока икономическа ефективност. От 2009 г. насам Комисията, в сътрудничество със заинтересованите страни от сектора, разработва инструмента за симулиране VECTO³⁰, служещ за измерване на емисиите на CO₂ от цялото тежкотоварно превозно средство, т.е. включително емисиите, дължащи се на двигателя, задвижването, аеродинамиката, съпротивлението при търкаляне и допълнителното оборудване на превозното средство. Докато други държави като САЩ и Канада неотдавна приеха законодателство относно емисиите на CO₂ от ТПС, което се отнася за емисиите на двигател и на седлови влекач, с VECTO се очаква осъществяването на първата обща за сектора методика за оценка на емисиите на CO₂ от цялото тежкотоварно превозно средство, включително ремаркетото.

Съвместният изследователски център на Комисията участва активно в този проект. През април 2013 г. той публикува *Proof of Concept Report* („Доклад за доказване на концепцията“)³¹, в който се заключава, че на този етап на изпитване VECTO предоставя оценки за емисиите на CO₂, които са достатъчно близо до реалните стойности и достатъчно надеждни, за да послужи този инструмент като основа за система на ЕС за измерване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от ТПС.

По-нататъшното усъвършенстване и подобряване на методиката за симулиране ще повиши нейната надеждност и точност. Очаква се VECTO да влезе в действие през май 2014 г. за най-малко три категории тежкотоварни превозни средства, чийто общ дял в емисиите на CO₂ от ТПС е над 50 %. Предвижда се постепенно разширяване на неговото използване и за други категории ТСП.

- **Законодателни действия, необходими за измерване, сертифициране и докладване на емисиите на CO₂ от ТПС**

VECTO осигурява измерването на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от новорегистрираните ТПС. Получените стойности след тяхната проверка могат да бъдат предоставяни за всяко новорегистрирано ТПС, докладвани и наблюдавани. Във връзка с това са необходими две законодателни действия, които могат да се извършват успоредно.

i) *Сертифициране* на разхода на гориво и на емисиите на CO₂, за което е нужно адаптиране на съответното законодателство за одобрение на типа. Това ще изисква включването в законодателството на методика за определяне на тези стойности, като по този начин ще стане възможно сертифицирането им от компетентните органи на държавите членки. Така тази информация ще стане достъпна и за купувачите.

30 Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO — инструмент за изчисляване на потреблението на енергия).

31 На разположение на следния електронен адрес:
http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

ii) Докладването е необходимо за улесняване на наблюдението и разпространението на стойностите на CO₂ за сертифицираните новорегистрирани ТПС. Това ще изисква приемането по обикновената законодателна процедура на ново законодателство, аналогично на съществуващото за леките автомобили и вановете, за докладване от държавите членки на Комисията на изчислените от VECTO емисии на CO₂ от ТПС.

Запълването на празните в знанията е необходима стъпка преди да стане възможно предприемането на по-амбициозни мерки. Макар че не се очаква сертифицирането, докладването и подобреното информиране на потребителите да доведат до значително намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС, предвижда се те да окажат положително въздействие чрез повишаване на прозрачността относно ефективността на превозните средства на пазара и по този начин да засилят конкуренцията.

3.3. Варианти на политиката в средносрочен план

Транспортът също ще трябва още да допринесе за постигането на амбициозните цели за 2030 г. за намаляване на парниковите газове по икономически ефективен начин. Могат да бъдат разгледани редица варианти на политиката в средносрочен план за ограничаване на емисиите на CO₂ от ТПС. Докато определянето на задължителни ограничения за средните емисии на CO₂ от новорегистрираните ТПС изглежда най-подходящия вариант, тъй като той наред с другото осигурява съгласуваност с начина, по който се регулират емисиите от леките автомобили и вановете, други варианти могат да включват съвременна инфраструктура за ползване на алтернативни горива от ТПС, по-интелигентно ценообразуване за ползването на инфраструктурата, ефективното и съгласувано използване на данъчното облагане на превозни средства от държавите членки и други пазарни механизми. Различните варианти не са непременно взаимно изключващи се. Във всеки случай ще се извърши оценка на въздействието, за да установи икономически най-ефективния вариант (или варианти).

Предпоставка за по-нататъшни действия е пълното функциониране на инструмента за симулиране VECTO и приемането на законодателство за сертифициране и докладване на емисиите на CO₂ от ТПС. Необходима е и по-нататъшна работа за потвърждаване на технологичния потенциал, за по-добро разбиране на пазарните пречки, които спъват внедряването на технологии, и за преоценка на разходите за намаляване на емисиите на CO₂ от ТПС и ползите от него, както и на свързаните с това мерки за стимулиране на повишаването на енергийната ефективност на ТПС.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

През последните две десетилетия емисиите на CO₂ от ТПС нарастваха, макар че икономическата криза прекъсна наблюдавания преди постоянен растеж, и в дългосрочен план се очаква те да останат значително над равнището си от 1990 г., ако не се промени политиката. Това е несъвместимо с поставената в Бялата книга за транспорта цел за намаляване с 60 % на емисиите на CO₂ до 2050 г. в сравнение с равнището им от 1990 г. Ключов фактор, който спъва действията срещу тези емисии, са празните в знанията, дължащи се на факта, че емисиите на CO₂ от ТПС не се измерват, сертифицират и записват при регистрацията на нови превозни средства.

Съществува значителен потенциал за подобряване на експлоатационните характеристики на ТПС и намаляване на емисиите на CO₂ от тях по икономически ефективен начин чрез прилагането на съвременни технологии. Понастоящем пазарни

пречки възпрепятстват пълното оползотворяване на този потенциал. По-голямата част от този потенциал може да бъде оползотворен чрез прилагането на всеобхватна стратегия, основана на подходящ набор от мерки.

Предложената стратегия, с която се цели заинтересованите страни да са в състояние по-добре да предвиждат развитието на политиката и нормативната уредба в тази област, се състои от следните краткосрочни действия, за да се повиши прозрачността на пазара и се насърчи намаляването на емисиите:

- поредица от инициативи, предвидени в Бялата книга за транспорта, за укрепване на съществуващите политики на ЕС, които пряко или непряко допринасят за намаляване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от ТПС;
- мярка за отстраняване на установените празноти в знанията чрез измерване посредством VECTO на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от ТПС, както и сертифициране и докладване на емисиите на CO₂ от новорегистрираните превозни средства. За тази цел Комисията планира да направи законодателни предложения през 2015 г.

След като бъдат осъществени тези краткосрочни действия, въз основа на констатациите от допълнителни аналитични проучвания ще бъдат разгледани варианти на политика в средносрочен план, включително определянето на задължителни ограничения за емисиите на CO₂ от новорегистрираните ТПС, с цел да се подкрепи прилагането на рамковата политика на ЕС за периода до 2030 г. в областта на климата и енергетиката.

Комисията приканва Съвета и Европейския парламент да одобрят тази стратегия и да спомогнат за изпълнението на набелязаните действия. Освен това тя приканва заинтересованите страни, по-специално от автомобилната промишленост и сектора на транспортните услуги, да подкрепят настоящата стратегия за ограничаване на разхода на гориво и на емисиите на CO₂ от ТПС като част от общата политика на ЕС за преминаване към нисковъглеродна икономика.