



LA MOBILITÉ EST EN NOUS



Freight
Transport
Association



antram
Associação Nacional de Transportadores
Públicos Rodoviários de Mercadorias



A SZOLGÁLTATÓ
ÉRDEKVÉDELEM

Joint statement in support of strengthening the Monitoring and Reporting proposal

October 11, 2017

Dear Commissioner Cañete,

To:

European Commission: Commissioner Bieńkowska, Silvia Bartolini and Carsten Bermig
European Parliament: Damiano Zoffoli, Christofer Fjellner, Julie Girling, Nils Torvalds, Rebecca Harms, Eleonora Evi and Nicola Caputo
Presidency: Helena Hinto

On the 31st of May the European Commission presented its proposal on the [monitoring and reporting of CO2 emissions and fuel consumption of new heavy-duty vehicles](#). This proposal comes after the adoption of VECTO test procedures that oblige truck manufacturers to measure fuel consumption of trucks in a standardised way from 2019.

With the Monitoring and Reporting regulation, fuel consumption data of newly type-approved trucks will be monitored and reported in a standardised way. Some of the data will be made publicly available. This will enable the Commission to create more transparency for the transport sector and authorities, and increase competition between different truck manufacturers.

Meaningful transparency, reliability of the VECTO values, and fair competition in the vehicle market are necessary. The long term objective should be a system where operators can get reliable, certified information as easily as possible on the vehicle they are planning to buy. To achieve this objective a period of transparency allowing development of the system and the use of the system will be important, without releasing information which would not be in the public interest.

In line with this, we urge the European Parliament and the Member States to further strengthen the proposal as follows.

It is important, and welcome, that aerodynamic performance and rolling resistance are to be monitored, reported and made publicly accessible. However, CO2 related conformity of

production results should also be made publicly available or on demand accessible to 3rd parties. Furthermore, engine, axle and transmission efficiency, should be reported to the Commission and average values that are a good representation of the efficiency made publicly accessible. An online digital portal where the overall efficiency profile of the new vehicle is available, based on data collected under the Monitoring and Reporting Regulation, is also vital.

Enhancing the proposal in this way will bring the following benefits:

- Transport operators will get better information about the full efficiency profile of the truck (taking into account engine as well as transmission and axle efficiency) and why one is performing better than the other. This is very valuable information that will assist purchasing decisions.
- New trucks can be grouped in best and worst in class performers which would increase choice and emissions performance.
- Without including engine efficiency data in this Regulation, a meaningful engine standard will not be possible.
- The transparency of the input parameters enables third party checks of the simulated VECTO CO₂ and fuel economy figures thereby ensuring the reliability of the data. Earlier research shows that there are no reasons to keep these input parameters secret.

Finally, we note the [joint letter from](#) the Nordic Ministers for Climate, Transport and Environment to the Commission calling for third party testing. This reform opportunity should also be used to give transport operators and third parties a better insight into the real world performance of vehicles. Therefore, we call on the Commission to introduce an on-road test in the next phase of VECTO - and for these values to be reported and made publicly available through the Monitoring and Reporting Regulation. This will allow the Commission and third parties to understand to what extent OEMs are using the flexibilities in the current VECTO proposal.

We also would like to stress that CO₂ efficiency gains can and should come from many sources and that the road haulage industry is very much dependent on what the market can offer. Further work is needed particularly at EU level to ascertain how non-vehicle gains (e.g. alternative fuels and enhanced logistics efficiency) can best be realised across Europe.

Making truck fuel consumption and CO₂ emissions of new type-approvals more transparent is imperative. Transparency, not secrecy, should be the starting point. An ambitious Monitoring and Reporting Regulation can be the first important step to achieve this.

Signatories:

Asociación del Transporte Internacional por Carretera – ASTIC

Press contact: prensa@astic.net

Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias – ANTRAM

Press contact: sede@antram.pt

European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services – CLECAT

Press contact: Nicolette van der Jagt - nicolettevdjagt@clecat.org

European Federation for Transport and Environment – T&E

Press contact: Stef Cornelis - stef.cornelis@transportenvironment.org

Fédération Nationale des Transports Routiers – FNTR

Press contact: Isabelle Maitre - isabelle.maitre@fntr.fr

Freight Transport Association – FTA

Press contact: Pauline Bastidon - pbastidon@fta.co.uk

Hungarian Road Transport Association – MKFE

Press contact: Gabor Somogyi – fotitkar@mkfe.hu

Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs & Logistieke Dienstverleners - FEBETRA

Press contact: Isabelle de Maegt - Isabelle.De.Maegt@FEBETRA.be

Nordic Logistics Association - NLA

Press contact: Søren Hyldstrup Larsen - shl@nla.eu

Schenker France – DB Schenker

Press contact: Tariel Chamerois - Tariel.Chamerois@dbschenker.com

Transport and Logistics Netherlands - TLN

Press contact: Myriam Jans - mjans@tln.nl

A levél magyar fordítása

Közös nyilatkozat a Nyomon követési és bejelentési javaslat erősítésének támogatásáról

az Európai Bizottság, az Európai Parlament és az Európai Tanács részére

Május 31-én tette közzé az Európai Bizottság rendeletjavaslatát [az új nehézgépjárművek CO₂-kibocsátásának és üzemanyag-fogyasztásának nyomon követéséről és bejelentéséről](#).

A javaslatra azt követően került sor, hogy elfogadták a VECTO tesztelési eljárást, amelynek keretében 2019-től a tehergépkocsi-gyártóknak standardizált módok mérniük kell gyártmányaik fogyasztását. A nyomon követési és bejelentési rendelet révén a típusengedélyt kapó újonnan piacra kerülő tehergépkocsik és vontatók fogyasztását egy standardizált eljárással fogják nyomon követni és jelenteni. Az adatok egy része nyilvános lesz. Mindez lehetővé teszi a Bizottságnak, hogy növelje az átláthatóságot a szállítási szektor és a hatóságok számára, és élesítse a versenyt a tehergépkocsi-gyártók között.

Szükség van az átláthatóságra, a VECTO adatok megbízhatóságára és a tisztességes versenyre a járműpiacon. A hosszú távú cél egy olyan rendszer lehet, amelyben a fuvarozók könnyen jutnak megbízható, hitelesített információhoz a járműről, amelynek megvásárlását tervezik. A cél eléréséhez fontos a rendszer átlátható fejlesztése és használata anélkül, hogy kiszivárognának olyan adatok, amelyekre nincs nyilvános érdeklődés.

Ennek érdekében sürgetjük az Európai Parlamentet és a tagállamokat, hogy az alábbiak szerint tegye erősebbé a javaslatot.

Fontos és üdvözlendő az aerodinamikai teljesítmény és a gördülő ellenállás nyomon követése és nyilvánossá tétele. Mindazonáltal nyilvánossá kellene tenni, vagy legalább kérésre hozzáférhetővé kellene tenni harmadik fél számára is a tehergépkocsiknak és a vontatóknak a CO₂-kibocsátással kapcsolatos megfelelésüket. Emellett a motor, a tengely és az erőátviteli rendszer hatékonyságát is jelenteni kellene a Bizottságnak; az átlagukat pedig, ami jól reprezentálja a hatékonyságot, nyilvánossá kellene tenni.

Egy online internetes portálra is szükség van, ahol hozzáférhető az új tehergépkocsiknak és vontatóknak a nyomon követési és bejelentési rendelet szerint összegyűjtött adatain alapuló hatékonysági profilja.

A javaslat erősítése a következő hasznokkal jár:

- A fuvarozók hasznos információkhoz jutnak a tehergépkocsik és vontatók teljes hatékonysági profiljáról (számításba véve a motor, a tengelyek és az erőátviteli rendszer hatékonyságát), és arról, hogy miért is teljesít az egyik jobban, mint a másik. Ez nagyon hasznos információ, amikor valakinek meg kell hoznia egy vásárlási döntést.
- Az új tehergépkocsikat és vontatókat csoportosítani lehet jobb és rosszabb teljesítményi osztályokba, miáltal javulhat a választási lehetőség és a kibocsátási hatékonyság.
- A motor hatékonysági adatainak bevonása nélkül a rendelet hatálya alá nem lehet érvényes motorstandardot kialakítani.

- A bemeneti adatok átláthatósága lehetővé teszi a VECTO-val szimulált CO₂-kibocsátási és üzemanyag-hatékonysági értékek megbízhatóságának növelését azáltal, hogy harmadik fél ellenőrizni tudja a számításokat. Korábbi kutatások szerint nincs értelme titokban tartani ezeket az adatokat.

Végül hivatkozunk az északi országok környezetvédelmi, éghajlatvédelmi és közlekedési ügyekért felelős minisztereinek közös levelére a Bizottságnak a harmadik fél általi tesztelés fontosságáról. Ez a reformlehetőség kihasználható lenne arra, hogy nagyobb betekintést kapjanak a fuvarozók és más érdekeltek a gépkocsik használat közbeni teljesítményére. Ezért felhívjuk a Bizottságot, hogy a VECTO második fázisában javasolja a használat közbeni tesztelés bevezetését, valamint az eredményének bejelentését és nyilvánosan elérhetővé tételét a nyomon követési és bejelentési rendelet hatálya alatt. Ez teszi majd lehetővé a Bizottság és harmadik fél számára annak követését, hogy az OEM-ek mennyire használják ki a napirenden lévő VECTO javaslatban rejlő rugalmasságot.

Hangsúlyozzuk, hogy a CO₂ kibocsátás csökkentése sokféle forrásból származhat, és közúti szállítási szektor erősen függ attól, hogy mit nyújt számára a piac. További munkára van szükség (különösen EU-szinten) annak megállapítására, hogy a nem a járműhöz köthető CO₂-kibocsátáscsökkentés (az alternatív üzemanyagok használata és a logisztika szervezettségének növelése) miként érvényesíthető a lehető legjobban Európa-szerte érvényesül. Elengedhetetlen a típusjóváahagyási folyamatban a tehergépkocsik és vontatók üzemanyag-hatékonyságának és CO₂-kibocsátásának átláthatóbbá tétele.

Az átláthatóságnak és nem a titkolódzásnak kell a kiindulópontnak lennie. Egy ambiciózus nyomon követési és bejelentési rendelet lehet az első lépés.

Angolból fordította:

Vargha Márton, Levegő Munkacsoport