

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seurannasta ja raportoinnista”

(COM(2017) 279 final – 2017/0111 (COD))

(2018/C 081/13)

Esittelijä: **Dirk BERGRATH**

Toinen esittelijä: **Mihai MANOLIU**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 15.6.2017 neuvosto, 22.6.2017
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 192 artiklan 1 kohta
Vastaava erityisjaosto	”yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus”
Hyväksyminen erityisjaostossa	4.10.2017
Hyväksyminen täysistunnossa	18.10.2017
Täysistunnon nro	529
Äänestystulos	188/0/3
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK:n mukaan EU:n toimintapolitiikalla olisi pyrittävä ensisijaisesti luomaan työpaikkoja ja ohjaamaan investointeja Euroopan uudelleenteollistamiseen, talouskasvuun, puhtaaseen energiaan siirtymiseen, uusiin liiketoimintamalleihin, huipputeknologiaan, ympäristönsuojeluun ja kansanterveyteen.

1.2 ETSK katsoo, että liikenteenharjoittajat ovat jättäneet käyttämättä mahdollisuutensa vähentää polttoainekulujaan, jotka muodostavat neljänneksen näiden toimintakuluista. Polttoainetehokkuus on tärkeä peruste ostopäätöksissä, ja polttoaineen kulutuksen vähentäminen auttaisi alentamaan polttoaineiden tuonnista aiheutuvia kustannuksia. EU tarvitsee sertifiointia, polttoaineen kulutuksen arviointia sekä päästö- ja kulutusnormeja, minkä pitäisi edistää innovointia. Sähköautoja koskevilla politiikoilla ja suunnitelmilla on saatu aikaan kova kilpailu ajoneuvovalmistajien välillä. Liikennealan on annettava panoksensa päästöjen vähentämiseen rakennus-, maatalous- ja jätealojen ohella.

1.3 EU:n toimet ovat perusteltuja, kun otetaan huomioon ilmastonmuutoksen rajatylittävät vaikutukset sekä tarve suojata polttoaineiden, ajoneuvojen sekä liikennepalvelujen sisämarkkinat. Liikennemarkkinoiden hajanaisuudella, markkinoiden avoimuuden menetyksellä, seuranta koskevilla lainsäädännön eroilla ja erilaisilla käytännöillä sekä seurantatiedot sisältävän yhteisen tietokannan puuttumisella on kaikilla merkittäviä sosiaalisia ja taloudellisia vaikutuksia.

1.4 ETSK on tyytyväinen, että ehdotetulla asetuksella helpotetaan EU:ssa ensirekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidilukemien seuranta ja levittämistä ja annetaan asiakkaille, joista useimmat ovat pk-yrityksiä, selvät tiedot kulutuksesta.

1.5 ETSK on tyytyväinen, että asetusehdotuksessa on valittu kolmas vaihtoehto eli yhdistetty raportointi, sillä näin turvataan digitaalinen tiedonkulku, mikä merkitsee sitä, että tietoja kerätään kansallisella ja EU:n tasolla ja hallintokustannukset ovat vähäiset.

1.6 ETSK korostaa, että merkittävät markkinat, kuten Japani, Kanada, Kiina ja Yhdysvallat, ovat viime vuosina panneet täytäntöön sertifiointi- ja polttoainetehokkuustoimenpiteitä polttoaineenkulutus- ja/tai päästönormien muodossa stimuloidakseen innovaatiota ja parantaakseen nopeasti ajoneuvojen tehokkuutta. Eurooppalaisten raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien kilpailukyky riippuu näin ollen kyseisten normien täyttämistä.

1.7 Vaikka on totta, että markkinat asettavat valmistajille periaatteessa painetta vähentää kuorma-autojen polttoaineenkulutusta EU:ssa, enimmäkseen pk-yrityksiin kuuluvien kuljetusyritysten on usein vaikea rahoittaa polttoainetehokkaampien raskaiden hyötyajoneuvojen korkeampaa ostohintaa.

1.8 ETSK suosittaa, että kun komissio määrittää mahdollisia hiilidioksidipäästörajoja raskaille hyötyajoneuvoille, se pyrkisi löytämään tasapainon lyhyen ja keskipitkän aikavälin tavoitteiden sekä päästötöntä tieliikennettä koskevan pitkän aikavälin tavoitteen välillä. Tämä merkitsee sitä, että nykyiseen teknologiaan kohdistuvaa innovointia olisi stimuloitava rajoittamatta investointeja päästöttömiin ajoneuvoihin.

1.9 ETSK katsoo tässä yhteydessä, että suosituksia, jotka se antaa lausunnossaan korkean tason CARS 21 -työryhmän loppuraportista, voitaisiin soveltaa myös raskaisiin hyötyajoneuvoihin varsinkin toteutusaikataulun osalta.

1.10 ETSK korostaa julkisten investointien ja sääntelyn merkitystä maantieliikenteen, myös raskaan tavaraliikenteen, päästöjen vähentämisessä.

1.11 ETSK korostaa, että sääntelytoimien on edettävä rinnakkain niiden politiikan toimenpiteiden kanssa, joilla vähennetään maantieliikenteen, myös raskaan tavaraliikenteen, kysyntää siirtymällä muihin liikennemuotoihin (esimerkiksi raide- ja sisävesiliikenteeseen), jotka tuottavat vähemmän kasvihuonekaasupäästöjä.

2. Johdanto

2.1 Ehdotetussa asetuksessa säädetään Euroopan unionissa rekisteröityjen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineenkulutuksen seuranta ja raportointia koskevista vaatimuksista. Sitä sovelletaan raskaisiin hyötyajoneuvoihin, jotka on suunniteltu ja rakennettu matkustajien tai tavaroiden kuljettamista ja perävaunuja varten⁽¹⁾.

2.2 Liikenne ja liikkuvuus ovat elintärkeitä EU:n taloudelle ja kilpailukyvyille. Suuri merkitys näkyy myös monissa muissa poliittisissa puitteissa, jotka vaikuttavat voimakkaasti tähän alaan. Energiaunionin, digitaalisten sisämarkkinoiden ja työpaikkojen, kasvua ja investointeja koskevan ohjelman tavoitteiden saavuttaminen hyödyttää kussakin tapauksessa liikkuvuutta ja liikennealaa.

2.3 EU:n valtion- ja hallitusten päämiehet asettivat lokakuussa 2014⁽²⁾ sitovan tavoitteen vähentää EU:n koko talouden päästöjä vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon. Tavoite perustuu maailmanlaajuisiin ennusteisiin, joilla täytetään Pariisin sopimuksen⁽³⁾ keskipitkän aikavälin tavoitteet. Komissio on ilmoittanut, että se ottaa käyttöön uusia raskaita hyötyajoneuvoja koskevat polttoainetehokkuusnormit.

2.4 Tuotannonalan tietojen mukaan vuonna 2015 kuorma-autojen viennissä syntyi 5,1 miljardin euron suuruinen kauppataseen ylijäämä. Ala on osa autoteollisuutta, joka tarjoaa 12,1 miljoonaa suoraa ja välillistä työpaikkaa Euroopassa (5,6 prosenttia koko EU:n työllisyydestä).

⁽¹⁾ Ajoneuvoluokat, jotka on määritelty direktiivissä 2007/46/EY sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 385/2009: M1-, M2-, N1- ja N2-luokat, joiden vertailumassa on suurempi kuin 2 610 kg ja jotka eivät kuulu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 soveltamisalaan, kaikki M3- ja N3-luokan ajoneuvot sekä O3- ja O4-luokan ajoneuvot.

⁽²⁾ Eurooppa-neuvoston 24. lokakuuta 2014 antamat päätelmät (EUCO 169/14, s. 2).

⁽³⁾ FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5 Joustavaa energiaunionia ja tulevaisuuteen suuntautuvaa ilmastonmuutospolitiikkaa koskevassa puitestrategiassa (helmikuu 2015) ⁽⁴⁾ siirtyminen energiatehokkaaseen ja vähähiiliseen liikenteeseen määriteltiin keskeiseksi toiminta-alaksi. Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan strategian (heinäkuu 2016) ⁽⁵⁾ toimenpiteitä pannaan nyt täytäntöön Pariisin ilmastopimuksen vauhdittamana. Euroopan investointiohjelmaan kuuluvilla infrastruktuuri-investoinneilla olisi edistettävä tulevaisuuden puhdasta, kilpailukykyistä ja älykästä liikkuvuutta Euroopassa.

2.6 Vuosina 1990–2014 hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kasvoivat EU:ssa paljon nopeammin kuin henkilöautojen hiilidioksidipäästöt. Hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöt kasvoivat noin 25 prosenttia ja henkilöautojen hiilidioksidipäästöt vain noin 12 prosenttia. Kuorma- ja linja-autot tuottavat nyt noin neljänneksen tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä EU:ssa. Niiden osuus päästöistä kasvaa edelleen, kun yhä tiukemmat hiilidioksidipäästörajat vähentävät henkilöautojen ja pakettiautojen päästöjä.

2.7 Tällä hetkellä tyypillinen eurooppalainen 40 tonnia painava 4×2-vetoauto kuluttaa ”kaukoliikenteen testisyklissä” noin 33,1 litraa polttoainetta sataa kilometriä kohden maanteillä ja valtateillä. Tyypillinen eurooppalainen 12 tonnia painava 4×2-jakeluauto kuluttaa ”kaupunkijakelun testisyklissä” noin 21,4 litraa polttoainetta sataa kilometriä kohden ⁽⁶⁾.

2.8 Raskaat hyötyajoneuvot valmistetaan yleensä useassa vaiheessa, ja yleensä saatavilla on vain räätälöityjä tuotteita. Yksi valmistaja valmistaa alustan, ja seuraavassa vaiheessa toinen valmistaja lisää siihen korin. Tämä merkitsee sitä, että usea valmistaja vaikuttaa valmiin ajoneuvon polttoainekulutukseen ja siten sen hiilidioksidipäästöihin.

2.9 Raskaiden hyötyajoneuvojen ostajat ovat useimmiten tavaraliikenteen harjoittajia. Niiden polttoainekulutukset voivat olla yli neljännes niiden toimintakuluista ja polttoainetehokkuus voi olla tärkeimpiä ostoperusteita. Vaikka raskaiden hyötyajoneuvojen polttoainetehokkuus on parantunut viime vuosikymmenten aikana, monella yli puolesta miljoonasta kuljetusyrityksestä, joista suuri osa on pk-yrityksiä, ei vielä ole mahdollisuutta käyttää vakiomuotoisia tietoja, joiden avulla voitaisiin arvioida polttoainetehokkuusteknologioita, vertailla kuorma-autoja parhaaseen tietoon perustuvien ostopäätösten tekemiseksi ja vähentää polttoainekuluja. Käytävissä ei ole myöskään yhteisesti sovittuja menetelmiä polttoainekulutuksen mittaamiseksi.

2.10 Markkinoiden avoimuuden puute vähentää EU:n raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien painetta lisätä edelleen ajoneuvojen tehokkuutta ja investoida innovaatioon näin kilpailuilla maailmanlaajuisilla markkinoilla. Tämä voi johtaa siihen, että EU:n valmistusteollisuus menettää nykyisen johtoasemansa ajoneuvojen polttoainetehokkuuden alalla.

2.11 Ajoneuvojen polttoainetehokkuutta ja hiilidioksidipäästöjä koskevien tietojen avoimuus lisäisi kilpailua myös EU:n markkinoilla, joilla komissio havaitsi vuonna 2016 kuorma-autojen valmistajien kartellin, joka oli toiminut vuosina 1997–2011.

3. Ehdotettu asetus

3.1 Ehdotettu asetus on osa ”Eurooppa liikkeellä” -pakettia, jolla pyritään parantamaan tieturvallisuutta, edistämään kohtuullisia tiemaksuja, vähentämään hiilidioksidipäästöjä, ilmansaasteita, liikenneuhkia ja yritysten kohtaamaa byrokratiaa, torjumaan laitonta työntekoa sekä varmistamaan työntekijöille asianmukaiset olot ja lepoajat.

3.2 Pitkällä aikavälillä kyseisillä toimenpiteillä on myönteinen vaikutus, joka ulottuu kauas liikennealan ulkopuolelle. Niillä edistetään työllisyyttä, kasvua ja investointeja, vahvistetaan sosiaalista oikeudenmukaisuutta, lisätään kuluttajien valinnanvaraa ja osoitetaan Euroopalle selvä tie päästöjen vähentämiseen.

⁽⁴⁾ COM(2015) 80 final.

⁽⁵⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁶⁾ Delgado, O., Rodríguez, F., Muncrief, R., Fuel efficiency technology in European heavy-duty vehicles: Baseline and potential for the 2020–2030 timeframe, International Council on Clean Transportation, ICCT White Paper, Berliini heinäkuu 2017.

3.3 Seuraavien 12 kuukauden aikana pakettia täydennetään uusilla ehdotuksilla, jotka sisältävät henkilö- ja pakettiautojen sekä – ensimmäistä kertaa – raskaiden hyötyajoneuvojen päästönormit vuoden 2020 jälkeiselle ajalle. Kyseisillä ehdotuksilla edistetään innovointia, lisätään kilpailukykyä, vähennetään hiilidioksidipäästöjä ja parannetaan ilmanlaatua, kansanterveyttä ja maantiliikenteen turvallisuutta.

3.4 Tiedonpuutetta helpotetaan simulaatio-ohjelmistolla, joka on tehokas väline polttoainekulutuksen ja -kulujen laskemiseen. Uusi (tyyppihyväksyntää koskeva) sertifiointiasetus, jonka avulla hiilidioksidipäästöt määritetään, perustuu yksilöllisiin suoritustietoihin ja syöttötietojen hankinnan ja hallinnan sertifoituun prosessiin.

3.5 Ehdotetulla asetuksella pannaan täytäntöön vuonna 2014 annettu tiedonanto ”Strategia raskaiden hyötyajoneuvojen polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi”. Strategiassa ilmoitettiin täytäntöönpanotoimenpiteestä, jossa esitetään menettely EU:n markkinoille saatetuista uusista raskaista hyötyajoneuvoista peräisin olevien ja VECTO-simulointivälineellä laskettujen hiilidioksidipäästöjen sertifiointille, sekä lainsäädäntöehdotuksesta, joka koskee näiden päästöjen seuranta- ja raportointia.

3.6 Ottaen huomioon, että VECTO on vain simulointiväline, toisen paketin olisi sisällettävä ajon aikana tehtävä polttoaineenkulutustesti, sillä komissio aikoo säätää sellaisen henkilöautoille ja kevyille hyötyajoneuvoille. On kehitettävä menetelmät uusien raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuurin käyttömaksujen eriyttämiseksi hiilidioksidipäästöjen mukaisesti (eurovinjettidirektiivin ja energiatehokkuusdirektiivin uudelleentarkastelu).

3.7 ETSK kehottaa Euroopan komissiota ja jäsenvaltioita takaamaan yhdessä, että kolmannet osapuolet (tutkimuslaitokset, kuljetusyritykset ja kansalaisjärjestöt) saavat virallisia VECTO-tietoja polttoaineenkulutuksesta, niin että luvut voidaan ristiintarkastaa riippumattomalla testauksella. Toimitettujen tietojen laatua on valvottava, ja ne on varmennettava mahdollisten puutteiden tai säännönvastaisuuksien korjaamiseksi. Kyseiset tarkastukset on tehtävä perusoikeuksia kunnioittaen.

3.8 Tässä ehdotuksessa pannaan myös täytäntöön vuonna 2016 annettu ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia”, jonka tavoitteina on vähentää tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoden 1990 tasoihin verrattuna sekä vähentää merkittävästi ilman epäpuhtauspäästöjä. Strategiassa todetaan myös, että komissio nopeuttaa hiilidioksidipäästönormeja koskevien suunnitteluvaihtoehtojen analysointia. Tarkoituksena on tehdä lainsäädäntöehdotus tämän komission toimikauden aikana.

3.9 Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on toimitettava vuodesta 2020 seuranta varten tiedot uusista EU:ssa edellisenä vuonna ensirekisteröidyistä ajoneuvoista, ja raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien on toimitettava tiedot ajoneuvoista, joiden tuotantopäivä sijoittuu edelliseen kalenterivuoteen. Vuosittaisen raportoinnin määräaika on kunkin vuoden 28. helmikuuta. Toimitettavien tietojen tyyppi ilmoitetaan ehdotetun asetuksen liitteessä I olevissa A ja B osassa.

3.10 Euroopan ympäristökeskus hallinnoi – komission puolesta – toimitettujen tietojen keskustietokantaa, joka on julkisesti käytettävissä (tiettyjä arkaluonteisia tietoja lukuun ottamatta).

3.11 Toimivaltaiset viranomaiset ja valmistajat ovat vastuussa toimittamiensa tietojen tarkkuudesta ja laadusta. Komissio voi kuitenkin varmentaa itse toimitettujen tietojen laadun ja toteuttaa tarvittaessa toimenpiteitä keskusrekisterissä julkaistujen tietojen korjaamiseksi. Pk-yrityksille ja mikroyrityksille ei aiheudu suoria raportointivelvoitteita.

3.12 Komissio laatii vuosikertomuksen, joka sisältää jäsenvaltioiden ja valmistajien edelliseltä kalenterivuodelta toimittamien tietojen analyysin. Analyysissä on oltava ainakin koko unionin ja kunkin valmistajan raskaiden hyötyajoneuvojen keskimääräistä polttoainekulutusta ja hiilidioksidipäästöjä koskevat luvut. Siinä on myös otettava huomioon tiedot uusien ja kehittyneiden hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen käytettävien teknologioiden leviämisestä, jos tiedot ovat saatavilla.

3.13 Komissiolle siirretään valta muuttaa delegoiduilla säädöksillä ehdotetun asetuksen liitteissä annettuja tietovaatimuksia sekä seuranta- ja raportointiprosessia.

4. Yleistä

4.1 Samaan tapaan kuin aiemmissa lausunnoissaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevista komission säädösehdotuksista ETSK vahvistaa tukevansa kaikkia EU:n aloitteita, joilla pyritään konkreettisiin tavoitteisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä, sillä se on perustavan tärkeää ilmastonmuutoksen torjumisessa. Tässä yhteydessä ei saa jättää huomiotta mitään kohtuullisia toimenpiteitä myös hyötyajoneuvojen päästöjen vähentämiseksi, sillä kyseiset ajoneuvot muodostavat yli 10 prosenttia ajoneuvokannasta.

4.2 EU:n asetuksen antaminen on asianmukaisin tapa varmistaa säännösten välitön noudattaminen, ja sillä voidaan välttää sisämarkkinoihin mahdollisesti vaikuttavat kilpailun vääristymät.

4.3 Hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineenkulutusta koskevat tiedot tuotetaan simulaatio-ohjelmistolla VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool).

4.3.1 Päätös kehittää kyseinen väline tehtiin sen jälkeen, kun oli harkittu muita testausmenettelyjen vaihtoehtoja, mukaan luettuina moottorin testialusta, alustadynamometritesti ja koeajo todellisessa liikenteessä ennakoivan päästöseurantajärjestelmän (PEMS) avulla. Tärkeimmät syyt simuloinnin valintaan muiden testausmenettelyjen sijasta olivat seuraavat:

- 1) vertailukelpoisuus: erityyppisten raskaiden hyötyajoneuvojen testitulokset ovat suoraan vertailukelpoisia
- 2) kustannustehokkuus: testauslaitteistojen suuret kustannukset simulointiin verrattuna
- 3) valmius käsitellä suurta vaihtelua: raskaiden hyötyajoneuvojen tuotantosarjat ovat hyvin pieniä, koska suurin osa ajoneuvoista räätälöidään loppukäyttäjien vaatimusten mukaan
- 4) uusittavuus: simulointi tarjoaa parhaat mahdollisuudet testien uusimiseen
- 5) tarkkuus: yksittäisen komponentin optimoinnilla saavutettavat pienet säästöt voidaan havaita
- 6) kattavuus: simulointia voidaan käyttää koko ajoneuvon konfiguraation optimointiin polttoaineenkulutuksen vähentämiseksi, koska se sisältää kaikki komponentit (esimerkiksi ohjaamon, renkaat, moottorin ja vaihteiston). Tämä lähestymistapa vahvistettiin vuonna 2014 laaditussa raskaita hyötyajoneuvoja koskevassa strategiassa.

4.3.2 Velvollisuus, joka koskee kaikkien uusien raskaiden hyötyajoneuvojen VECTO-tietojen käsittelyä ja saataville asettamista, antaa ostajille mahdollisuuden vertailla eri ajoneuvomalleja, polttoaineenkulutusteknologioita ja ajoneuvokoreja – esimerkiksi nosturi tai kylmäosasto – sekä yksittäisten komponenttien erilaisia yhdistelmiä. Toisin kuin henkilöautoja erimallisia raskaita hyötyajoneuvoja käytetään hyvin eri tavalla niiden korista riippuen, mikä johtaa huomattavaan vaihteluun polttoaineenkulutuksessa ja hiilidioksidipäästöissä. Vertailukelpoisuus lisää myös kilpailua ajoneuvojen valmistajien välillä sekä ajoneuvokorien valmistajien välillä.

4.3.3 ETSK on tyytyväinen, että ehdotetulla asetuksella helpotetaan EU:ssa ensirekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidilukemien seurantaa ja levittämistä ja annetaan asiakkaille, joista useimmat ovat pk-yrityksiä, selvät tiedot kulutuksesta.

4.3.4 ETSK tietää, että todellisten ajonaikaisten päästöjen (RDE) mittaaminen ennakoivan päästöseurantajärjestelmän (PEMS) avulla on suositeltavaa verrattuna päästöjen mittaamiseen alustadynamometrillä tai – kuten tässä ehdotetaan – simulaatio-ohjelmistolla. Alkuvaiheen jälkeen, kun VECTO-järjestelmästä saatuja kokemuksia on arvioitu, komission olisi analysoitava, ovatko raskaiden hyötyajoneuvojen RDE-testit toteutettavissa ja jos ovat, niin miten.

4.4 Vaikutustenarvioinnin aikana komissio testasi kolmea vaihtoehtoista tapaa kerätä tiedot ja raportoida niistä Euroopan ympäristökeskukselle: 1) kansallisten viranomaisten suorittama raportointi, 2) valmistajien suorittama raportointi ja 3) kansallisten viranomaisten ja valmistajien suorittama raportointi.

4.4.1 ETSK on tyytyväinen, että asetusehdotuksessa on valittu kolmas vaihtoehto eli yhdistetty raportointi, sillä näin turvataan digitaalinen tiedonkulku, mikä merkitsee sitä, että tietoja kerätään kansallisella ja EU:n tasolla ja hallintokustannukset ovat vähäiset.

4.4.2 ETSK toteaa tyytyväisenä, että toimivaltaisten kansallisten viranomaisten ja raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien komissiolle toimittamat tiedot ovat julkisesti saatavilla. Tietojen suojaamiseksi ja kilpailun turvaamiseksi ETSK on tyytyväinen myös ehdotukseen, että ajoneuvon valmistenumeroa (VIN) ja tiettyjen toimitettujen osien (vaihteiston, akselien ja renkaiden) valmistustietoja ei julkaista.

4.5 ETSK katsoo, että olisi aiheellista pohtia hiilidioksidipäästöihin perustuvia raskaiden hyötyajoneuvojen tienkäyttömaksuja. Jotta se olisi mahdollista, keskusrekisterin tiedot (ajoneuvon valmistenumero ja hiilidioksidipäästökemat) olisi yhdistettävä rekisteröintitietoihin (rekisterikilpi) ja jaettava sitten tienkäyttömaksujen hallinnoijille.

4.5.1 ETSK on useaan otteeseen⁽⁷⁾ ilmaissut kannattavansa komission aikomusta ottaa EU:n tasolla käyttöön tienkäyttömaksujen yhdenmukainen järjestelmä, joka perustuu aiheuttamisperiaatteeseen. Julkisesti hallinnoitu tienkäyttömaksujen järjestelmä olisi hyödyllinen myös tietosuojan näkökulmasta.

4.6 Komissio pitää ehdottamaansa asetusta tarpeellisenä askelena kohti raskaita hyötyajoneuvoja koskevien tulevien hiilidioksidipäästönormien täytäntöönpanoa ja soveltamista. Seuranta- ja raportointijärjestelmä on tarpeen erityisesti, jotta voidaan arvioida kyseisten tulevien normien noudattamista, kuten jo tehdään henkilö- ja pakettiautojen osalta.

4.6.1 Sitovia hiilidioksidipäästörajoja on sovellettu EU:ssa henkilöautoihin vuodesta 2009 ja pakettiautoihin vuodesta 2011. Raskaisiin hyötyajoneuvoihin ei ole tähän mennessä sovellettu vastaavia hiilidioksidipäästörajoja. Komissiolta odotetaan kuitenkin vuonna 2018 säädösehdotusta, jossa annetaan pakolliset hiilidioksidipäästörajat myös näille ajoneuvoille.

4.6.2 Merkittävät markkinat, kuten Japani, Kanada, Kiina ja Yhdysvallat, ovat viime vuosina panneet täytäntöön sertifiointi- ja polttoainetehokkuustoimenpiteitä polttoaineenkulutus- ja/tai päästönormien muodossa stimuloidakseen innovaatiota ja parantaakseen nopeasti ajoneuvojen tehokkuutta. Eurooppalaisten raskaiden hyötyajoneuvojen valmistajien kilpailukyky riippuu näin ollen kyseisten normien täyttämistä.

4.7 On totta, että markkinat asettavat valmistajille periaatteessa painetta vähentää kuorma-autojen polttoaineenkulutusta EU:ssa: polttoainekulut muodostavat selvästi suurimman menoerän (noin 30 prosenttia) pitkien tiekuljetusten kustannusrakenteessa. Kuljetusyritykset ovat raskaiden hyötyajoneuvojen ostajina kiinnostuneita kuorma-autoista, jotka kuluttavat mahdollisimman vähän polttoainetta.

4.7.1 Toisaalta kokemukset ovat osoittaneet, että pelkästään ei-sitovat tavoitteet ja markkinavoimat eivät riitä vähentämään riittävästi uusien ajoneuvojen polttoaineenkulutusta ja siten hiilidioksidipäästöjä.

4.7.2 Pk-yritykset hallitsevat kuljetusalaa. Yksi pk-yritysten suurimmista ongelmista on niiden vaikeus saada rahoitusta. Sen vuoksi kuljetusyrityksillä on usein vaikeuksia rahoittaa polttoainetehokkaampien raskaiden hyötyajoneuvojen ostohintaa.

4.7.3 ETSK suosittaa, että kun komissio määrittää mahdollisia hiilidioksidipäästörajoja raskaille hyötyajoneuvoille, se pyrkisi löytämään tasapainon lyhyen ja keskipitkän aikavälin tavoitteiden sekä päästötöntä tieliikennettä koskevan pitkän aikavälin tavoitteen välillä. Tämä merkitsee sitä, että nykyiseen teknologiaan kohdistuvaa innovointia olisi stimuloitava rajoittamatta investointeja päästöttömiin ajoneuvoihin.

4.7.4 ETSK katsoo tässä yhteydessä, että suosituksia, jotka se antaa lausunnossaan korkean tason CARS 21 -työryhmän loppuraportista⁽⁸⁾, voitaisiin soveltaa myös raskaisiin hyötyajoneuvoihin. Suositusten mukaan teollisuudelle on annettava riittävästi aikaa tiukempien vaatimusten noudattamiseen tarvittavan tekniikan kehittämiseen niin, että se ei nosta huomattavasti tuotteiden hintaa ja viime kädessä hidasta ajoneuvokannan uusiutumista.

⁽⁷⁾ EESC-2017-02887 (ks. tämän virallisen lehden s. 181), EESC-2017-02888 (ks. tämän virallisen lehden s. 188) ja EESC-2017-03231 (ks. tämän virallisen lehden s. 195).

⁽⁸⁾ EUVL C 10, 15.1.2008, s. 15.

4.7.5 Tässä yhteydessä uusia raskaita hyötyajoneuvoja, vetoautoja, perävaunuja ja moottoreita koskevaa Yhdysvaltain lainsäädäntöä voidaan pitää myönteisenä esimerkkinä ennakoiivasta täytäntöönpanosta. Siellä pannaan täytäntöön sääntelyn toinen vaihe vuosimalleille 2018–2027 vuosimallit 2014–2018 kattaneen ensimmäisen vaiheen normien pohjalta.

4.8 ETSK korostaa julkisten investointien ja sääntelyn merkitystä maantieliikenteen, myös raskaan tavaraliikenteen, päästöjen vähentämisessä.

4.8.1 Yksi tulevaisuuden vaihtoehtoista voisi olla "eHighway"-järjestelmä, jossa hybridikuorma-autot saisivat tärkeimmillä tavaraliikennekäytävillä sähkövirtaa maantien yläpuolella olevista virtajohdoista samalla tavalla kuin raitiovaunut, junat ja johdinautot tällä hetkellä. Kuorma-autot voisivat ajaa pelkästään sähköllä, kun ne ovat kytkeytyneet virtajohtoon. Kun ajoneuvo siirtyisi pois sähköistetyltä osuudelta, se kulkisi dieselmoottorilla tai ajoneuvoon asennetun akun voimalla.

4.8.2 Kuorma-autojen saattueajolla voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä noin 10 prosenttia. Kuorma-autot seuraavat toisiaan määrätyn välimatkan päässä uusimman yhteystekniikan ja ajon tukijärjestelmien avulla. Saattueen kärjessä oleva ajoneuvo toimii johtajana. Jos se jarruttaa, myös saattueen muut kuorma-autot jarruttavat. Reaktioaika on kaikilla ajoneuvoilla lähestulkoon sama. Saattueajo vähentää polttoaineen kulutusta ja parantaa turvallisuutta mutta voi edellyttää lainsäädännön muuttamista.

4.8.3 Raskaita hyötyajoneuvoja koskevia säännöksiä muutettiin viimein direktiivillä (EU) 2015/719⁽⁹⁾ niin, että voidaan parantaa Euroopan maanteillä liikkuvien ajoneuvojen aerodynaamiikkaa ja siten myös niiden energiatehokkuutta ja päästöominaisuuksia. Muutokset sisältävät poikkeuksia raskaiden hyötyajoneuvojen suurimpaan sallittuun kokonaispituuteen siten, että nykyisiin kuorma-autoihin voidaan jälkiasentaa aerodynaamiset spoilerit ja uusissa kuorma-autoissa voidaan hyödyntää näitä uusia aerodynaamisia elementtejä sekä pyöreämpiä, pidempiä ohjaamoita. Perävaunujen valmistajat ovat kuitenkin raportoineet uusien säännösten soveltamiseen liittyvistä ongelmista rekisteriviranomaisten kanssa.

4.9 ETSK korostaa, että sääntelytoimien on edettävä rinnakkain niiden politiikan toimenpiteiden kanssa, joilla vähennetään maantieliikenteen, myös raskaan tavaraliikenteen, kysyntää siirtymällä muihin liikennemuotoihin (esimerkiksi raide- ja sisävesiliikenteeseen), jotka tuottavat vähemmän kasvihuonekaasupäästöjä.

Bryssel 18. lokakuuta 2017.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Georges DASSIS*

⁽⁹⁾ EUVL L 115, 6.5.2015, s. 1.