

Mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora o „Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o ta dva parametra”

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

(2018/C 081/13)

Izvjestitelj: **Dirk BERGRATH**

Suizvjestitelj: **Mihai MANOLIU**

Zahtjev za savjetovanje:	Europski parlament, 15.6.2017. Vijeće, 22.6.2017.
Pravni temelj:	članak 192. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za jedinstveno tržište, proizvodnju i potrošnju
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	4.10.2017.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	18.10.2017.
Plenarno zasjedanje br.:	529
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	188/0/3

1. Zaključci i preporuke

1.1. Prema mišljenju EGSO-a stvaranje radnih mjesta, kao i ulaganja namijenjena reindustrijalizaciji Europe, gospodarskom rastu, prijelazu na čistu energiju, novim poslovnim modelima naprednih tehnologija te zaštiti okoliša i javnom zdravlju trebali bi biti glavni ciljevi politike EU-a.

1.2. EGSO smatra da su prijevoznici propustili priliku za smanjenje svojih troškova za gorivo, koji predstavljaju četvrtinu njihovih operativnih troškova. Učinkovitost goriva temeljni je kriterij u odlukama o kupnji, a smanjenje potrošnje goriva pridonijelo bi smanjenju troška za uvoz goriva. EU treba certifikaciju, procjenu potrošnje goriva te standarde emisija i potrošnje, a time bi se trebale potaknuti inovacije. Snažna konkurencija među proizvođačima vozila proizašla je iz politika i planova za električna vozila. Sektor prometa treba pridonijeti smanjenju emisija, zajedno sa sektorima građevine, poljoprivrede i gospodarenja otpadom.

1.3. Djelovanje EU-a opravdano je s obzirom na prekogranični učinak klimatskih promjena i potrebu za očuvanjem jedinstvenih tržišta za gorivo, vozila i usluge prijevoza. Rascjepkanost prometnog tržišta i gubitak transparentnosti tržišta, razlike u zakonodavstvu i različite političke prakse u pogledu praćenja te nedostatak zajedničke baze podataka koja sadržava podatke o praćenju imaju znatan socijalni i ekonomski učinak.

1.4. EGSO pozdravlja činjenicu da se Prijedlogom uredbe omogućuje lakše praćenje i širenje očitavanja CO₂ iz novih teških vozila u EU-u te se potrošačima, od kojih su većina MSP-ovi, pružaju jasne informacije u pogledu potrošnje.

1.5. EGSO pozdravlja odabir treće opcije kombiniranog izvješćivanja u Prijedlogu direktive jer se tako čuva digitalni protok informacija, što znači da se podaci prikupljaju na nacionalnoj i europskoj razini te se podrazumijevaju niski administrativni troškovi.

1.6. EGSO naglašava da su značajna tržišta, kao što su Sjedinjene Američke Države, Kanada, Japan i Kina, posljednjih godina uvela certifikaciju i provela mjere učinkovitosti goriva u obliku standarda za potrošnju goriva i/ili emisija, kako bi se potaknule inovacije i brzo poboljšala učinkovitost vozila. Stoga konkurentnost europskih proizvođača teških vozila ovisi o ispunjavanju tih standarda.

1.7. Iako je istina da tržište stvara pritisak na proizvođače da nastave smanjivati potrošnju goriva kamiona u EU-u, prijevoznici poduzeća u kojima dominiraju MSP-ovi često se suočavaju s poteškoćama u pogledu financiranja viših kupovnih cijena za teška vozila s učinkovitijom potrošnjom goriva.

1.8. EGSO predlaže Komisiji da prilikom postavljanja potencijalnih ograničenja CO₂ za teška vozila nastoji postići ravnotežu između ciljeva koji se mogu postići u kratkom ili srednjem roku te dugoročnih ciljeva za cestovni promet bez emisija. To znači da se trebaju poticati inovacije u postojećoj tehnologiji, bez ograničavanja ulaganja u vozila bez emisija.

1.9. U tom kontekstu EGSO smatra da bi se preporuke koje je iznio u svojem mišljenju o završnom izvješću skupine visoke razine CARS 21 također mogle primijeniti na teška vozila, posebno kad je riječ o vremenskom okviru za provedbu.

1.10. EGSO naglašava ulogu javnih ulaganja i propisa u pogledu smanjenja emisija cestovnog prometa, uključujući onih koje nastaju uslijed prijevoza tereta.

1.11. EGSO naglašava da svako regulatorno djelovanje treba biti usko povezano s više političkih mjera za smanjenje potražnje za cestovnim prometom, uključujući za prijevozom tereta, s pomoću prijelaza na druge načine prijevoza (željeznicu, unutarnje vodne putove itd.) koji stvaraju manje emisija stakleničkih plinova.

2. Uvod

2.1. Prijedlogom uredbe nastoje se postaviti uvjeti za praćenje emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila registriranih u Europskoj uniji i o izvješćivanju o ta dva parametra. To se primjenjuje samo na teška teretna vozila koja su osmišljena i proizvedena za prijevoz putnika ili robe te prikolica ⁽¹⁾.

2.2. Promet i mobilnost od ključne su važnosti za europsko gospodarstvo i konkurentnost. Ta važnost odražava se i u raznolikosti drugih političkih okvira koji snažno utječu na taj sektor. Ispunjavanje prioriteta energetske unije, jedinstvenog digitalnog tržišta i programa za radna mjesta, rast i ulaganja u svakom će slučaju pridonijeti sektoru mobilnosti i prometa.

2.3. Čelnici država i vlada EU-a u listopadu 2014. ⁽²⁾ postavili su obvezujući cilj smanjenja emisija nastalih u cijelom gospodarstvu EU-a za barem 40 % u usporedbi s razinama iz 1990. do 2030. godine. Taj cilj temelji se na globalnim projekcijama koje su u skladu sa srednjoročnim rasporedom Pariškog sporazuma o klimatskim promjenama (COP 21) ⁽³⁾. Komisija je najavila da će uvesti standarde učinkovitosti goriva za nova teška vozila.

2.4. Prema podacima industrije, izvozi kamiona 2015. stvorili su višak trgovinske bilance u iznosu od 5,1 milijardi EUR. Ovaj sektor dio je automobilske industrije koja stvara 12,1 milijuna izravnih i neizravnih radnih mjesta u Europi, što predstavlja 5,6 % ukupnog zapošljavanja u EU-u.

⁽¹⁾ Kategorije vozila prema definiciji iz Direktive 2007/46/EZ, u skladu s posljednjom izmjenom iz Uredbe (EZ) br. 385/2009: M1, M2, N1 i N2, s referentnom masom koja prelazi 2 610 kg i koja nisu uključena u područje primjene Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća, sva vozila iz kategorija M3 i N3 te vozila iz kategorija O3 i O4.

⁽²⁾ Zaključci Europskog vijeća od 24. listopada 2014., EUCO 169/14, str. 2.

⁽³⁾ FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5. U strategiji za otpornu energetska uniju s naprednom klimatskom politikom (veljača 2015.)⁽⁴⁾ utvrđen je prijelaz na energetska učinkovit, dekarbonizirani prometni sektor kao ključno područje djelovanja. Potaknute Pariškim sporazumom o klimatskim promjenama, trenutačno se provode mjere uspostavljene u strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije (srpanj 2016.)⁽⁵⁾. Ulaganja u infrastrukturu kao dio Plana ulaganja za Europu trebala bi potaknuti stvaranje buduće čiste, konkurentne i povezane mobilnosti u Europi.

2.6. Između 1990. i 2014. emisije CO₂ u EU-u iz gospodarskih vozila znatno su se povećale u usporedbi s onima iz automobila. Emisije CO₂ iz gospodarskih vozila narasle su za otprilike 25 %, a emisije iz automobila za samo otprilike 12 %. Kamioni i autobusi sada generiraju otprilike četvrtinu emisija CO₂ u EU-u povezanih s cestovnim prometom. Njihov udio u emisijama nastavlja rasti jer se sve strožim ograničenjima CO₂ smanjuju emisije iz automobila i kombija.

2.7. Trenutačno, tipično europsko vučno vozilo 4×2 od 40 tona u okviru „ciklusa ispitivanja na duge udaljenosti” na cestama i autocestama troši otprilike 33,1 litre goriva na 100 km. Tipičan europski distribucijski kamion 4×2 od 12 tona u okviru „ciklusa ispitivanja gradske dostave” troši otprilike 21,4 litre goriva na 100 km⁽⁶⁾.

2.8. Teška vozila uglavnom se proizvode u nekoliko faza; općenito su dostupni samo proizvodi po mjeri. Šasiju proizvodi jedan proizvođač, a drugi proizvođač u sljedećoj fazi izrađuje karoseriju. To znači da nekoliko različitih proizvođača utječe na završnu potrošnju goriva vozila, a stoga i na njegove emisije CO₂.

2.9. Kupci teških vozila većinom su teretni prijevoznici. Oni se suočavaju s troškovima za gorivo većima od četvrtine svojih operativnih troškova te im je učinkovitost goriva glavni kriterij za kupnju. Iako se učinkovitost goriva teških vozila poboljšala tijekom posljednjih nekoliko desetljeća, mnoga prijevoznička poduzeća od njih više od pola milijuna, koja su većinom MSP-ovi, još nemaju pristup standardiziranim informacijama s pomoću kojih bi ocijenili tehnologije učinkovitosti goriva i usporedili kamione kako bi donijeli najbolje utemeljene odluke o kupnji te smanjili svoje troškove za gorivo. To je povezano s nedostatkom zajednički dogovorene metodologije za mjerenje potrošnje goriva.

2.10. Nedostatak transparentnosti tržišta znači slabiji pritisak za proizvođače teških vozila u EU-u u pogledu dodatnih napora za poboljšanje učinkovitosti vozila i ulaganja u inovacije na tako konkurentnom globalnom tržištu. Slijedom navedenog postoji opasnost da sektor proizvodnje EU-a izgubi svoje trenutačno vodstvo u učinkovitosti goriva za vozila.

2.11. Transparentnost u pogledu emisija CO₂ i goriva vozila također bi potakla konkurentnost unutar tržišta EU-a gdje je Komisija 2016. utvrdila postojanje kartela među proizvođačima kamiona koji su djelovali između 1997. i 2011.

3. Prijedlog uredbe

3.1. Ova predložena Uredba dio je paketa „Europa u pokretu” usmjerenog na poboljšanje cestovne sigurnosti, promicanje naplate pravednije cestarine, smanjenje emisija CO₂, onečišćenje zraka, prometne gužve i birokraciju za poduzeća, borbu protiv nezakonitog zapošljavanja i osiguravanje pristojnih uvjeta i razdoblja odmora za radnike.

3.2. Ove mjere dugoročno će imati dalekosežan pozitivan učinak izvan sektora prometa: njima će se promicati zapošljavanje, rast i ulaganja, jačati socijalna pravda, povećavati izbor za potrošače i Europi omogućiti jasan put prema smanjenju emisija.

⁽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* („Tehnologija za uštedu goriva u europskim teškim teretnim vozilima: početno stanje i potencijal za razdoblje 2020. – 2030.”), Međunarodno vijeće za čisti prijevoz (ICCT), Bijela knjiga, Berlin, srpanj 2017.

3.3. U sljedećih 12 mjeseci ovom paketu priložit će se dodatni prijedlozi koji će uključivati standarde nakon 2020. u pogledu emisija iz automobila i kombija, kao i, po prvi put, emisija iz teških vozila. Tim će se prijedlozima dodatno potaknuti inovacije, poboljšati konkurentnost, smanjiti emisije CO₂, poboljšati kvaliteta zraka, javno zdravlje i cestovna sigurnost.

3.4. Nedostatak znanja smanjit će se s pomoću simulacijskog softvera – učinkovitog alata za izračun potrošnje i troškova goriva. Nova regulacija (homologacijske) certifikacije u pogledu utvrđivanja emisija CO₂ temeljit će se na pojedinačnim podacima o uspješnosti i certificiranom procesu nabavljanja ulaznih podataka i upravljanja njima.

3.5. Ovim Prijedlogom uredbe provodi se Komunikacija iz 2014. o strategiji za smanjenje potrošnje goriva i emisija CO₂ iz teških vozila. Strategija za teška vozila najavila je provedbenu mjeru kojom se utvrđuje postupak za certifikaciju emisija CO₂ izračunatih s pomoću simulacijskog alata VECTO, iz novih teških vozila na tržištu EU-a te zakonodavni prijedlog o praćenju tih emisija i izvješćivanju o njima.

3.6. Budući da je VECTO samo simulacijski alat, drugi paket trebao bi uključivati ispitivanje potrošnje goriva na cesti, što Komisija namjerava učiniti u pogledu automobila i lakih gospodarskih vozila. Potrebno je razviti metodologiju za razlikovanje troškova uporabe infrastrukture za nova teška vozila u skladu s emisijama CO₂ (revizija Direktive o eurovinjeti i Direktive o energetskej učinkovitosti).

3.7. EGSO poziva Europsku komisiju i države članice da zajamče da će treće strane (istraživački instituti, prijevoznička poduzeća, nevladine organizacije) imati pristup službenim podacima iz VECTO-a o potrošnji goriva, kako bi se brojke mogle provjeriti neovisnim ispitivanjem. Potrebno je provesti kontrolu kvalitete i provjeru podnesenih podataka kako bi se riješili nedostaci ili nepravilnosti. Te provjere trebaju se provesti u skladu s temeljnim pravima.

3.8. Prijedlogom se provodi i Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije iz 2016., čiji su ciljevi smanjivanje emisija stakleničkih plinova u cestovnom prometu u 2050. za najmanje 60 % u odnosu na razine iz 1990. i drastično smanjivanje emisija onečišćujućih tvari u zraku. U strategiji se također navodi da će Komisija ubrzati analitički rad na opcijama osmišljavanja standarda za emisije CO₂ u cilju pripreme zakonodavnog prijedloga tijekom mandata ove Komisije.

3.9. Nadležna tijela država članica od 2020. trebaju u svrhe praćenja podnijeti podatke o novim vozilima registriranim prvi put u EU-u tijekom prethodne godine, a proizvođači teških vozila trebaju podnijeti podatke o vozilima čiji je datum proizvodnje prethodne kalendarske godine. Ovo godišnje izvješćivanje treba se provesti do 28. veljače svake godine. Vrsta podataka koje je potrebno podnijeti određena je u dijelovima A i B Priloga I. Prijedlogu uredbe.

3.10. Europska agencija za okoliš (EEA) u ime Komisije upravlja središnjom bazom podataka s podnesenim podacima koji će biti javno dostupni (osim određenih osjetljivih podataka).

3.11. Nadležna tijela i proizvođači bit će odgovorni za točnost i kvalitetu podataka koje podnose. Međutim, Komisija može provesti vlastitu provjeru kvalitete podnesenih podataka te, po potrebi, poduzeti mjere potrebne za ispravljanje podataka objavljenih u središnjem registru. Nema obveza izravnog izvješćivanja za MSP-ove ili mikropoduzeća.

3.12. Komisija će sastaviti godišnje izvješće s analizom podataka dobivenih od država članica i proizvođača za prethodnu kalendarsku godinu. Analiza treba uključivati barem podatke o prosječnoj potrošnji goriva i emisijama CO₂ teških vozila u Uniji u cjelini te one koji se odnose na svakog proizvođača. Kada je to moguće, treba uzeti u obzir i podatke o uporabi novih i naprednih tehnologija za smanjenje CO₂.

3.13. Komisija je ovlaštena delegiranim aktima da izmijeni zahtjeve za podatke utvrđene u prilogima Prijedlogu direktive te da izmijeni postupak praćenja i izvješćivanja.

4. Opće napomene

4.1. Kao i u prethodnim mišljenjima o zakonodavnim prijedlozima Komisije za smanjenje emisija CO₂, EGSO potvrđuje svoju potporu svim inicijativama EU-a kojima je namjera postići određene ciljeve za smanjenje emisija stakleničkih plinova jer je to ključni dio borbe protiv klimatskih promjena. U tu svrhu ne smije se previdjeti nijedna razumna mjera za smanjenje emisija iz gospodarskih vozila jer ta vozila čine više od 10 % voznog parka.

4.2. Odabrani instrument, odnosno Uredba EU-a, najprikladniji je za osiguravanje neposredne usklađenosti s donesenim odredbama i izbjegavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje može imati posljedice za unutarnje tržište.

4.3. Podaci o emisijama CO₂ i potrošnji goriva sastavljaju se s pomoću simulacijskog softvera VECTO (*Vehicle Energy Consumption calculation Tool*, alat za izračun potrošnje energije vozila).

4.3.1. Odluka o razvoju ovog alata donesena je nakon razmatranja drugih opcija za postupak ispitivanja, uključujući uređaje za ispitivanje motora, ispitivanje dinamometra šasije i ispitivanje vozila u stvarnom prometu s pomoću prijenosnog sustava za mjerenje emisija (PEMS). Ključni razlozi za odabir simulacije, a ne drugih postupaka ispitivanja bili su:

1. usporedivost: rezultati ispitivanja različitih vrsta teških vozila izravno su usporedivi;
2. troškovna učinkovitost: visok trošak postrojenja za ispitivanje u usporedbi sa simulacijom;
3. sposobnost rada s velikim razlikama: proizvodne serije teških vozila vrlo su male jer su vozila uglavnom izrađena po mjeri u skladu s uputama krajnjih korisnika;
4. ponovljivost: simulacija omogućuje visoku razinu ponovljivosti ispitivanja;
5. točnost: moguće je otkriti male uštede iz optimizacija jedne komponente;
6. sveobuhvatnost: simulacija se može upotrebljavati za optimizaciju ukupne konfiguracije vozila kako bi se postigla manja potrošnja goriva jer uključuje sve komponente (kabinu, gume, motor, prijenos itd.). Ovaj pristup potvrđen je u strategiji za teška vozila iz 2014.

4.3.2. Obveza obrade i omogućavanja dostupnosti podataka iz VECTO-a za sva nova teška vozila omogućuje kupcima da usporede različite modele vozila, tehnologije potrošnje goriva i različite vrste karoserija vozila, npr. dizalicu, hladnjak, te da usporede različite kombinacije pojedinačnih komponenti. Za razliku od automobila, različiti modeli teških vozila upotrebljavaju se na vrlo različite načine u skladu s njihovim karoserijama, što dovodi do velikih raznolikosti u potrošnji goriva i emisijama CO₂. Osim toga, mogućnost usporedbe povećava konkurentnost između proizvođača vozila i proizvođača tijela vozila.

4.3.3. EGSO pozdravlja činjenicu da se Prijedlogom uredbe omogućuje lakše praćenje i širenje očitavanja CO₂ novih teških vozila u EU-u te se potrošačima, od kojih su većina MSP-ovi, pružaju jasne informacije u pogledu potrošnje.

4.3.4. EGSO je svjestan da je mjerenje emisija u stvarnim uvjetima vožnje (RDE) s pomoću prijenosnog sustava za mjerenje emisija (PEMS) preporučljivije od mjerenja emisija uporabom dinamometra šasije ili, kako se ovdje predlaže, uporabom simulacijskog softvera. Nakon uvodnog razdoblja te nakon stjecanja iskustva sa sustavom VECTO, Komisija treba analizirati jesu li ispitivanja RDE-a za teška vozila izvediva i ako jesu, kako se mogu provesti.

4.4. Tijekom procjene učinka, Komisija je ispitala tri opcije za prikupljanje podataka i izvješćivanje EEA-e: 1. izvješćivanje nacionalnih tijela; 2. izvješćivanje proizvođača teških vozila; i 3. kombinirano izvješćivanje nacionalnih tijela i proizvođača.

4.4.1. EGSO pozdravlja odabir treće opcije kombiniranog izvješćivanja u Prijedlogu direktive jer se tako čuva digitalni protok informacija, što znači da se podaci prikupljaju na nacionalnoj i europskoj razini te se podrazumijevaju niski administrativni troškovi.

4.4.2. EGSO sa zadovoljstvom napominje da će se podaci koje su nacionalna nadležna tijela i proizvođači teških vozila podnijeli Komisiji učiniti javno dostupnima. U svrhu zaštite podataka i očuvanja konkurentnosti, EGSO također pozdravlja prijedlog da se identifikacijski broj vozila (VIN) i podaci o proizvodnji povezani s određenim dijelovima (prijenos, osovine i gume) ne objave.

4.5. Prema mišljenju EGSO-a, za teška vozila trebalo bi promisliti o naknadama za korištenje cesta temeljenim na CO₂. Kako bi se to omogućilo, podaci iz središnjeg registra (identifikacijski broj vozila i očitavanja emisija CO₂) trebali bi biti povezani s podacima o registraciji (broj tablice) i podijeljeni s onima koji upravljaju naknadama za korištenje cesta.

4.5.1. EGSO je u više navrata ⁽⁷⁾ podupro namjeru Komisije da uvede jedinstven sustav na europskoj razini za naplatu korištenja cesta na temelju načela „onečišćivač plaća”. Jedinstveni sustav naplate korištenja cesta kojim se javno upravlja bio bi koristan i iz perspektive zaštite podataka.

4.6. Komisija svoj Prijedlog uredbe smatra nužnim korakom prema provedbi budućih standarda za emisije CO₂ za teška vozila. Sustav za praćenje i izvješćivanje osobito je potreban za procjenu usklađenosti s takvim budućim standardima, kao što je već slučaj u pogledu automobila i kombija.

4.6.1. U EU-u od 2009. postoje obvezujuća ograničenja CO₂ za putničke automobile, a za kombije od 2011. Teška vozila do sada nisu bila podložna usporedivim ograničenjima CO₂. Međutim, u 2018. očekuje se zakonodavni prijedlog Komisije kojim će se uvesti obvezna ograničenja CO₂ i za ta vozila.

4.6.2. Značajna tržišta, kao što su Sjedinjene Američke Države, Kanada, Japan i Kina, posljednjih godina uvela su certifikaciju i provela mjere učinkovitosti goriva u obliku standarda za potrošnju goriva i/ili emisija, kako bi se potaknule inovacije i brzo poboljšala učinkovitost vozila. Stoga konkurentnost europskih proizvođača teških vozila ovisi o ispunjavanju tih standarda.

4.7. Istina je da tržište stvara pritisak na proizvođače da nastave smanjivati potrošnju goriva kamiona u EU-u: troškovi goriva predstavljaju najveći pojedinačni trošak (otprilike 30 %) u strukturi troškova cestovnog prijevoza tereta na velikim udaljenostima. Stoga se prijevoznička poduzeća, kao kupci teških vozila, zanimaju za kamione koji troše što je manje moguće goriva.

4.7.1. Suprotno tomu, iskustvo je pokazalo da neobvezujući ciljevi i tržišne sile nisu dovoljni za znatno smanjenje potrošnje goriva novih vozila te, u skladu s tim, emisija CO₂.

4.7.2. U sektoru prometa dominiraju MSP-ovi. Jedan od najvećih problema s kojim se suočavaju MSP-ovi težak je pristup financiranju. Stoga se prijevoznička poduzeća često suočavaju s poteškoćama u pogledu financiranja više kupovne cijene teških vozila s učinkovitijom potrošnjom goriva.

4.7.3. EGSO predlaže Komisiji da, prilikom postavljanja potencijalnih ograničenja CO₂ za teška vozila, nastoji postići ravnotežu između ciljeva koji se mogu postići u kratkom ili srednjem roku te dugoročnih ciljeva za cestovni promet bez emisija. To znači da se trebaju poticati inovacije u postojećoj tehnologiji, bez ograničavanja ulaganja u vozila bez emisija.

4.7.4. U tom kontekstu EGSO smatra da bi se preporuke koje je iznio u svojem mišljenju o završnom izvješću skupine visoke razine CARS 21 ⁽⁸⁾ također mogle primijeniti na teška vozila. Te preporuke uključivale su davanje vremena akterima u industriji da u cijelosti razviju tehnologije potrebne za ispunjavanje strožih uvjeta, a da kao posljedica toga proizvodi ne postanu znatno skuplji te da se tako ne uspori obnova voznog parka.

⁽⁷⁾ EESC-2017-02887 (vidjeti stranicu 181 ovoga Službenog lista), EESC-2017-02888 (vidjeti stranicu 188 ovoga Službenog lista), EESC-2017-03231 (vidjeti stranicu 195 ovoga Službenog lista).

⁽⁸⁾ SL C 10, 15.1.2008., str. 15.

4.7.5. U tom kontekstu, propis Sjedinjenih Američkih Država koji se odnosi na nova teška vozila, vučne kamione, prikolice i motore može se smatrati pozitivnim primjerom rane provedbe. Tamo će se druga faza propisa provesti u razdoblju od 2018. do 2027., temeljeći se na standardima početne Faze 1. koja obuhvaća razdoblje od 2014. do 2018.

4.8. EGSO naglašava ulogu javnih ulaganja i propisa u pogledu smanjenja emisija cestovnog prometa, uključujući onih koje nastaju uslijed prijevoza tereta.

4.8.1. Jedna od budućih mogućnosti mogao bi biti sustav „e-autoceste” u sklopu kojeg bi se hibridni kamioni napajali nadzemnim električnim vodovima na ključnim arterijskim teretnim koridorima slično kao tramvaji, vlakovi i trolejbusi danas. Kamioni bi mogli u cijelosti biti na električni pogon kada su spojeni na električni vod. Kada se ne vozi na putanji s električnim pogonom, vozilo bi mogao pogoniti dizel ili električni motor preko baterijskog kapaciteta u vozilu.

4.8.2 Vožnja kamiona u konvoju ima potencijal za smanjenje emisija CO₂ za otprilike 10 %. Kamioni slijede jedan drugoga na određenoj udaljenosti, upotrebljavajući najmoderniju tehnologiju za povezivanje i sustave za potporu vožnji. Vozilo na čelu konvoja djeluje kao vođa. Ako zakoči, svi kamioni u konvoju koče. Vrijeme reakcije virtualno je jedan na jedan za sve kamione. Vožnja u konvoju za posljedicu ima manju potrošnju goriva i veću sigurnost, no možda će biti potrebne regulatorne promjene.

4.8.3. Direktivom (EU) 2015/719⁽⁹⁾ konačno su uvedene nove izmjene propisa o teškim vozilima, kojima će se omogućiti aerodinamičniji dizajn vozila s poboljšanom energetsom učinkovitošću i ponašanjem u pogledu emisija, što će se uvesti na europske ceste. Izmjene uključuju odstupanja u pogledu najveće ukupne dužine teških vozila, pružajući mogućnost da se stražnja aerodinamična krilca ugrade u postojeće kamione, a da novi kamioni imaju te dodatne aerodinamičke elemente, kao i zaobljeniju, dulju kabinu. Međutim, proizvođači prikolica prijavljuju probleme s tijelima za registraciju prilikom primjene tih novih propisa.

4.9. EGSO naglašava da svako regulatorno djelovanje treba biti usko povezano s više političkih mjera za smanjenje potražnje za cestovnim prometom, uključujući za prijevozom tereta, s pomoću prijelaza na druge načine (željeznicu, unutarnje vodne putove itd.) koji stvaraju manje emisija stakleničkih plinova.

Bruxelles, 18. listopada 2017.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Georges DASSIS

⁽⁹⁾ SL L 115, 6.5.2015., str. 1.