

Nämä toimenpiteet parantavat merkittävästi ajoneuvojen aerodynamiikkaa, ja niillä saadaan aikaan arviolta 5 000 euron vuotuinen säästö sellaisten pitkän matkan kuorma-autojen polttoainekustannuksissa, joilla ajetaan vuodessa yleensä 100 000 kilometriä.

Tämä vastaa 7–10 prosentin leikkausta kasvihuonekaasupäästöissä (eli 7,8 tonnin leikkausta hiilidioksidipäästöissä mainittujen 100 000 km vuodessa liikennöivien pitkän matkan kuorma-autojen osalta).

Samanaikaisesti kuljettajan näkökenttä laajenee, mikä auttaa säästämään vuosittain 300–500 suojattoman tienkäyttäjän hengen. Tällaisia tienkäyttäjiä ovat esimerkiksi jalankulkijat ja pyöräilijät.

Liikenneasioista vastaava komission varapuheenjohtaja **Siim Kallas** totesi ehdotuksesta seuraavaa: "*Tiiliskivi on epäaerodynaamisissa kuviteltavissa oleva muoto, minkä vuoksi Euroopan maanteillä liikennöivien kuorma-autojen muotoilu on parannettava. Ehdotetut muutokset lisäävät maantieliikenteen puhtautta ja turvallisuutta. Ne vähentävät liikenteenharjoittajien polttoainekustannuksia ja tarjoavat eurooppalaisille valmistajille hyvät lähtökohdat suunnitella tulevaisuudessa käytettäviä ympäristöystävällisimpiä rekkoja maailmanmarkkinoille.*"

Raskaisiin ajoneuvoihin sovellettavat vaatimukset ovat peräisin vuodelta 1996 ([direktiivi 96/53/EY](#)).

Niitä on nyt tarpeen päivittää teknisen kehityksen huomioon ottamiseksi.

Ehdotuksen suurimmat hyödyt ovat seuraavat:

- **Ympäristönsuojelun tason parantuminen:** EU:ssa liikenne on 96-prosenttisesti riippuvainen öljystä ja öljytuotteista. Kun pitkiin maantiekuljetuksiin käytettävän polttoaineen kulutus vähenee 7–10 prosenttia, saadaan aikaan hyvin merkittäviä taloudellisia ja ympäristövaikutuksia. Ehdotuksessa sallitaan myös ajoneuvojen suurempi paino erityisesti vaihtoehdoisten käyttövoimajärjestelmien (hybridi- ja sähkökäyttöiset ajoneuvot) edellyttämien painavampien akkujen käytön mahdollistamiseksi kuorma-autoissa (lähinnä kaupunkiliikenteessä) ja linja-autoissa. Kuorma-autojen kantavuus ei kuitenkaan muutu.

- **Tieliikenneturvallisuuden parantuminen:** Ohjaamojen etuosan nykyinen tiiliskivimuoto voi pahentaa tienkäyttäjille törmäystilanteissa aiheutuvien vammojen vakavuutta. Lisäksi se kaventaa kuljettajan näkökenttää sivulle. Tämä on erityisen vaarallista pyöräilijöille ja jalankulkijoille risteyksissä. Pyöreämpi muoto laajentaa näkökenttää ja vähentää vakavien loukkaantumisten riskiä alhaisessa nopeudessa – tyypillisesti kaupunkiliikenteessä – tapahtuvassa törmäystilanteessa.

- **Liikenteenharjoittajille aiheutuva etu:** Ajoneuvojen parempi aerodynamiikka saa aikaan arviolta 5 000 euron vuotuisen säästön sellaisten pitkän matkan kuorma-autojen

polttoainekustannuksissa, joilla ajetaan vuodessa yleensä 100 000 kilometriä.

- **Ajoneuvovalmistajille avautuvat teolliset mahdollisuudet:** Eurooppalaiset raskaiden ajoneuvojen valmistajat ovat markkinajohtajia, ja kyseinen sektori on yksi suurimmista tutkimus- ja kehittämisalan yrityssijoittajista. Uusien aerodynaamisten ohjaamojen ja takasiivekkeiden suunnittelu tarjoaa valmistajille tilaisuuden kehittää uusia malleja, mikä tukee työpaikkojen luomista ja taloudellista kasvua Euroopassa.

- **Johdonmukaisemmat tarkastukset ja tievaurioiden vähentyminen:** Jopa kolmannes tarkastetuista ajoneuvoista on ylikuormattuja, mikä johtaa tievaurioihin ja turvallisuuden vaarantumiseen. Ajoneuvoihin asennettavat punnitusjärjestelmät, jotka ovat yhteydessä digitaaliseen ajopiirturiin ja liikkeessä olevia ajoneuvoja punnitseviin pääteillä sijaitseviin asemiin, mahdollistavat entistä johdonmukaisemmat tarkastukset eri maiden välillä. Kuorma-autojen ylipainon arvioidaan nykyisellään aiheuttavan veronmaksajille 950 miljoonan euron vuotuiset kustannukset.

- **Intermodaaliliikenteen edistäminen:** Byrokratia vähenee, jolloin 45 jalan mittaisten konttien yhdistetyt kuljetukset aluksissa, maanteillä ja rautateillä helpottuvat.

Komission varapuheenjohtaja Siim Kallas antoi kesäkuussa 2012 ohjeita edellytyksistä, joilla pidemmät kuorma-autot voivat harjoittaa kansainvälistä liikennettä. Näiden ohjeiden tärkeimpänä tavoitteena oli korostaa, että toissijaisuusperiaatteen mukaisesti pidempien ajoneuvojen käyttö on erilaisten paikallisten olosuhteiden perusteella yksittäisten jäsenvaltioiden päätettävissä. Yhdenkään jäsenvaltion ei tarvitse sallia pidempien ajoneuvojen käyttöä, jos ne eivät pidä sitä aiheellisenä. Ohjeissa todettiin kuitenkin, että rajanaapureina olevat jäsenvaltiot voivat sallia pidempien ajoneuvojen käytön edellyttäen, että käyttö rajoittuu ainoastaan niiden kahden jäsenvaltion väliseen liikenteeseen, joissa se on jo sallittua, eikä se vaikuta merkittäväällä tavalla kansainväliseen kilpailuun. Nämä ohjeet on nyt otettu osaksi tarkistettua direktiiviä.

### Mitä seuraavaksi?

Euroopan parlamentin ja jäsenvaltioiden on hyväksyttävä kyseinen ehdotus ennen kuin siitä tulee sovellettavaa lainsäädäntöä. Uusia rekkoja voidaan olettaa näkyvän liikenteessä aikaisintaan vuosina 2018–2020.

Lisätietoja:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/road/weights-and-dimensions\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/weights-and-dimensions_en.htm)

Nykyinen [direktiivi 96/53/EY](#)