

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2000/25/WE w odniesieniu do zastosowania etapów emisji zanieczyszczeń do ciągników o wąskim rozstawie kół

COM(2011) 1 wersja ostateczna – 2011/0002 (COD)

(2011/C 132/09)

Sprawozdawca generalny: **Brendan BURNS**

Rada, w dniu 2 lutego 2011 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 20 stycznia 2011 r., postanowiły, zgodnie z art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2000/25/WE w odniesieniu do zastosowania etapów emisji zanieczyszczeń do ciągników o wąskim rozstawie kół

COM(2011) 1 wersja ostateczna – 2011/0002 (COD).

W dniu 18 stycznia 2011 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło przygotowanie opinii w tej sprawie Sekcji Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 470. sesji plenarnej w dniach 15–16 marca 2011 r. (posiedzenie z 16 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Brendana Burnsa na sprawozdawcę generalnego oraz 147 głosami – 7 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Streszczenie i zalecenia

1.1 EKES jest przekonany, że zmniejszenie niekorzystnych emisji tlenku węgla, tlenków azotu, węglowodorów i cząstek stałych z silników przeznaczonych dla ciągników rolniczych i leśnych jest ważnym krokiem ku osiągnięciu celów UE w zakresie jakości powietrza.

1.2 Komitet uważa, że przepisy mające na celu ochronę środowiska naturalnego i zdrowia ludzi muszą opierać się na solidnych analizach technicznych, gospodarczych i społecznych.

1.3 Zdaniem EKES-u niezależne badania i zgromadzone przez Komisję dane dowodzą konieczności zapewnienia dodatkowego czasu na przygotowanie odpowiednich układów oczyszczania spalin oraz zainstalowanie ich w ciągnikach specjalistycznych spełniających wymogi upraw wysokiej jakości, ze szczególnym uwzględnieniem winnic.

1.4 Komitet popiera propozycję Komisji, by przedłużyć o trzy lata terminy podane w art. 4 dyrektywy 2000/25/WE w odniesieniu do homologacji typu i wstępnego wprowadzenia do obrotu etapów IIIB i IV dla ciągników kategorii T2, C2 i T4.1.

1.5 EKES sądzi też, że badania poprzedzające opracowanie wniosku nie wykazały z niezbłą pewnością, iż ciągniki te będą w stanie spełnić wymogi etapu IV.

1.6 Komitet zaleca, by Komisja przeprowadziła z dostatecznym wyprzedzeniem (do końca 2014 r.) dalsze badania nad wykonalnością etapu IV, kiedy już w wystarczającym stopniu rozwinięta zostanie odpowiednia

technologia, a także by w razie potrzeby zaproponowała dalsze zmiany wymogów lub harmonogramu etapu IV dla ciągników o wąskim rozstawie kół.

1.7 Komitet zaleca, by wszelkie zmiany w przepisach dotyczących emisji zanieczyszczeń przez silniki w maszynach samojedźnych nieporuszających się po drogach (NRMM) i w ciągnikach zostały poddane dokładnej ocenie skutków, jak również by nie rozszerzać tych przepisów na inne rodzaje urządzeń bez odpowiedniego zbadania i ewentualnego przeglądu.

1.8 Ponieważ wszelkie zmiany przepisów dotyczących emisji zanieczyszczeń przez silniki w maszynach samojedźnych nieporuszających się po drogach w dyrektywie 97/68/WE są automatycznie transponowane do właściwej dyrektywy w sprawie ciągników (2000/25/WE), EKES zaleca, by Komisja uwzględniła w każdej ocenie skutków szczególnie cechy ciągników, a zwłaszcza ciągników o wąskim rozstawie kół, mimo że nie są one objęte zakresem dyrektywy 97/68/WE.

2. Wprowadzenie

2.1 Dyrektywa 2000/25/WE dotyczy silników o zapłonie samoczynnym między 18kW a 560kW wykorzystywanych w ciągnikach rolniczych i leśnych. Wyznaczono w niej wartości graniczne emisji tlenku węgla, tlenków azotu, węglowodorów i cząstek stałych. Dyrektywa przewiduje stopniowo coraz surowsze wartości graniczne emisji dla różnych etapów oraz odpowiadające poszczególnym etapom terminy dostosowania maksymalnych poziomów emisji spalin i cząstek stałych. Kolejnymi etapami są IIIB (od 1 stycznia 2011 r.) i IV (od 1 stycznia 2014 r.).

2.2 Wartości graniczne emisji spalin z ciągników rolniczych i leśnych zostały zmienione w 2005 r. Określone wówczas

przepisy dla silników w maszynach samojezdnych nieporuszających się po drogach (dyrektywa 97/68/WE zmieniona dyrektywą 2004/26/WE) zostały przeniesione na ciągniki rolnicze bez przeprowadzenia oceny skutków dotyczącej konkretnie wykonalności tychże wymogów z technicznego punktu widzenia. Z drugiej strony, w art. 4 ust. 8 dyrektywy przewidziano obowiązek przeprowadzenia studium wykonalności przed rozpoczęciem etapów IIIB i IV.

2.3 Na przestrzeni ostatnich 40 lat modernizowano w Europie ciągniki specjalistyczne, by zapewnić zmechanizowane prace na terenach o szczególnych właściwościach i rozkładzie, przeznaczonych pod specyficzne uprawy, np. winnice, sady itp., głównie w środkowej i południowej Europie. Te wymogi eksploatacyjne stosowane są wyłącznie do upraw europejskich, a ciągniki specjalistyczne zostały opracowane jedynie dla tego rynku. Ciągniki rolnicze i leśne wykorzystywane w tego typu uprawach zostały sklasyfikowane w dyrektywie ramowej 2003/37/WE jako T2, C2 i T4.1 i ogólnie uznane za ciągniki o wąskim rozstawie kół.

2.4 Wraz z modernizacją silników miała miejsce również restrukturyzacja specjalistycznych upraw⁽¹⁾, tak aby zoptymalizować ich plony i jakość. Restrukturyzacja ta była możliwa dzięki ciągnikom o wąskim rozstawie kół, dlatego obecnie istnieje całkowita współzależność między ciągnikami a najbardziej opłacalnymi i najlepszej jakości uprawami w UE.

2.5 Rygorystyczne wymogi etapów IIIB i IV obejmują wyposażenie silników w układy oczyszczania spalin, które są bardzo duże w stosunku do wielkości silnika i których zainstalowanie jest poważnie ograniczone ich wymogami eksploatacyjnymi. W ciągnikach tych wykorzystuje się takie same silniki jak w innych rodzajach ciągników; główna różnica dotyczy wielkości komory silnika i ograniczonej przestrzeni wokół niej.

2.6 Producenci ciągników nie mogą zamontować w silnikach układów oczyszczania spalin i jednocześnie sprostać wymogom eksploatacyjnym w zakresie wielkości i zwrotności, które stanowią zasadniczą cechę budowy technicznej tych maszyn.

2.7 Wnioski te zostały potwierdzone w licznych badaniach przeprowadzonych na zlecenie Komisji, w których zaproponowano albo całkowite wyłączenie tych ciągników z etapów IIIB i IV, albo odroczenie terminu o co najmniej 5 lat.

2.8 Rocznie sprzedaje się około 26 tys. ciągników, co stanowi około 16 % rynku nowych ciągników w UE. Konieczne jest podjęcie działań, w przeciwnym wypadku nie będzie już możliwe wprowadzanie na rynek nowoczesnych ciągników spełniających wymogi etapu IIIA. Zahamowałoby to pozytywne

zmiany w środowisku, które stały się możliwe dzięki tym ciągnikom. Ponadto około 80 tys. osób zatrudnionych w rolnictwie zostałyby wystawione na większe zagrożenia bezpieczeństwa, gdyż starsze ciągniki nie dysponują niektórymi zabezpieczeniami dostępnymi obecnie. Grozi to także utratą 3 tys. miejsc pracy (wszystkie z nich są zlokalizowane w UE) w branży produkcji ciągników oraz innych branżach w łańcuchu dostaw podzespołów.

3. Propozycja zmiany dyrektywy

3.1 Proponuje się zmianę dyrektywy 2000/25/WE, tak aby opóźnić o trzy lata wprowadzenie wszystkich wymogów etapów IIIB i IV dla ciągników kategorii T2, C2 i T4.1.

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES popiera podejście Komisji zgodne z szóstym programem działań na rzecz środowiska naturalnego (COM(2001) 31 wersja ostateczna⁽²⁾), a także potwierdza potrzebę zarówno polepszenia jakości powietrza dzięki zmniejszeniu emisji spalin u źródła, jak i korzystania przy określaniu pułapów redukcji z solidnej wiedzy naukowej, analiz ekonomicznych oraz wiarygodnych i aktualnych danych i informacji.

4.2 Komitet popiera wniosek Komisji, w którym stosuje się te same zasady dla etapów IIIB i IV.

4.3 Z drugiej strony, zdaniem EKES-u nadal nie wiadomo, czy możliwe będzie zainstalowanie silników etapu IV w ciągnikach o wąskim rozstawie kół, przy jednoczesnym utrzymaniu ich wymogów eksploatacyjnych. Komisja uznaje za istotne monitorowanie postępu technicznego w tym sektorze na przestrzeni lat, aby stwierdzić, na ile udało się osiągnąć wartości graniczne etapów IIIB i IV.

4.4 Komitet zaleca, by w ramach postulowanego przez Komisję procesu monitorowania i przed obowiązkowym wprowadzeniem etapu IV przygotowano sprawozdanie na temat możliwości zastosowania etapu IV dla ciągników o wąskim rozstawie kół oraz zaproponowano ewentualne zmiany dyrektywy.

4.5 Zdaniem Komitetu obecna potrzeba zmian wynika z faktu, że rozciągnięcie etapów IIIB i IV z maszyn samojezdnych nieporuszających się po drogach ogólnie na ciągniki rolnicze i leśne, a przede wszystkim na ciągniki specjalistyczne, poprzez dokonaną w 2005 r. zmianę dyrektywy 2000/25/WE, nie zostało poddane żadnej ocenie skutków.

Bruksela, 16 marca 2011 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON

⁽¹⁾ Przy znacznym wsparciu gospodarczym Wspólnoty w ramach ogólnej polityki rolnej.

⁽²⁾ Dz.U. C 154 E z 29.5.2001, s. 218.