

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee aramus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2000/25/EÜ paindlikkuskava alusel turule viidud traktoreid käsitlevate sätete osas”

KOM(2010) 607 lõplik – 2010/0301 (COD)

(2011/C 107/05)

Üksikraportöör: **Virgilio RANOCCHIARI**

10. novembril 2010 otsustas Euroopa Parlament ja 24. novembril 2010 nõukogu vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 114 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2000/25/EÜ paindlikkuskava alusel turule viidud traktoreid käsitlevate sätete osas”

KOM(2010) 607 lõplik – 2010/0301 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav ühtse turu, tootmise ja tarbimise sektsioon võttis arvamuse vastu 1. veebruaril 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 469. istungjärgul 16.–17. veebruaril 2011 (16. veebruari istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 144, erapooletuks jäi 5.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee (edaspidi komitee) on veendunud, et põllumajandus- ja metsatraktorite mootoritest paisatavate süsinikmonooksiidi, lämmastikoksiidide, süsivesinike ja tahkete osakeste ohtlike heitmete vähendamine on hädavajalik panus ELi õhukvaliteedi eesmärkide saavutamiseks.

1.2 Komitee on samuti kindel selles, et arvestades eelkõige praegust ülemaailmset kriisi rahanduse, majanduse ja tööhõivevaldkonnas, tuleb põllumajandus- ja metsatraktoreid tootvale Euroopa tööstusele tagada uute sõidukite arendamiseks vajalik paindlikkus ilma, et neid koormataks liiga suure finantskoormusega, mis oleks neile praeguses majandusolukorras üle jõu käiv.

1.3 Sellest lähtuvalt toetab komitee komisjoni ettepanekut tõsta paindlikkuse protsent esialgselt 20-lt 50-le ja suurendada proportsionaalselt just väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele ettenähtud määra.

1.4 Komitee on seisukohal, et paindlikkuse suurendamise mõju keskkonnale ei sõltu paindlikkuskava kestvusest, aga soovib ikkagi määratleda tähtjad nende etappide jaoks, mille neid veel ei ole. Seetõttu peab komitee vajalikuks seada kõigi mootorikategooriate jaoks III B etapiks ja hilisemateks etappideks ühesugune kestvusaeg, mis võrdub kolme aastaga või etapi kestvusega, kui viimane on alla kolme aasta pikk.

1.5 Komitee usub, et etappidevahelised kohandumismehhanismid ja üleminekuajad on eriti ranged ning nõudlikud väikeste

ja keskmise suurusega ettevõtete jaoks, arvestades, et põllumajandus- ja metsatraktorite ümberehitamiseks, neile uute mootorite paigaldamiseks ning eelkõige teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks ja vastavushinnangu teostamiseks nõutavaid kulusid on väikestel ettevõtetel palju raskem kanda kui suurtel tööstuskompleksidel.

1.6 Sellest lähtuvalt toetab komitee ettepanekut teha kindlale arvule mootoritest erand ainult väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete jaoks.

1.7 Komitee on seisukohal, et on väga oluline ergutada ühiseid jõupingutusi Euroopa ja rahvusvahelisel tasandil, et töötada välja ühemõttelised ja kõigi aktsepteeritud tehnilised eeskirjad, mis soodustaksid ülemaailmseid kaubavahetusi kõnealuses valdkonnas ja ühtlustaksid järk-järgult ELis kohaldatavaid ja kolmandates riikides ette nähtud heitkoguste piirmäärasid.

1.8 Komitee on seisukohal, et ideaalne koht sellise ühtlustamise jaoks on ÜRO Euroopa Majanduskomisjon, võttes eelkõige arvesse 1998. aasta ülemaailmset kokkulepet ühtlustamise kohta.

1.9 Komitee rõhutab vajadust kontrollida põllumajandus- ja metsatraktorite heitmeid pigem reaalses kasutusolukorras kui puhtalt teoreetilisel alusel ning kutsub Euroopa Komisjoni üles esitama esimesel võimalusel kasutusel olevate sõidukite vastavuskontrolli kavade ettepanekud (*in-service conformity*).

1.10 Komitee arvab, et elektroonilistel süsteemidel on seatud keskkonnavalaste eesmärkide saavutamiseks tehtavas mootorite ja järeltöötuse süsteemide korralikult töötamise kontrollis tähtis osa.

1.11 Komitee teeb seega Euroopa Komisjonile ettepaneku võtta vastu eeskirjad, millega keelatakse kontrollitarkvarade kurihtlik manipuleerimine ning nõutakse selliste süsteemide vastuvõtmist, millega vähendatakse põllumajanduslike traktorite kasutust, kui järeltöötuse süsteemid ei tööta korralikult.

2. Sissejuhatus

2.1 Direktiivis 2000/25/EÜ käsitletakse põllumajandus- ja metsatraktoritele paigaldatavaid diiselmootoreid võimsusega 18–560 kW. Seal sätestatakse süsinikmonooksiidi, süsivesinike, lämmastikoksiidide ja tahkete osakeste heitkoguste piirangud. Direktiiviga nähakse ette heitgaaside ja tahkete osakeste piirväärtused, mis muutuvad igas etapis rangemaks, ning nende jõustumise tähtajad. Järgmiste juba kindlaks määratud etappide nimed on III B (alates 1. jaanuarist 2011) ja IV (1. jaanuarist 2014). Etapiks IV ei ole võimsusega 37–56 kW mootorite jaoks nõudeid kehtestatud, samas kõigi võimsamate mootorite jaoks ei ole pärast IV etappi veel kavandatud ühtegi etappi. Kui arvestada, et üks etapp kestab nõuete kohustusliku täitmise kuupäevast järgmise etapi nõuete kohustusliku täitmise alguseni, siis näib, et mõned etapid on (teatud võimsusega mootorikategooriate jaoks) tähtajatud.

2.2 Põllu- ja metsamajanduslike traktorite heitmenorme muudeti 2005. aastal. Just selle muudatusega võeti kasutusele paindlikkuskava, mis võimaldas kiiresti vastu võtta ning ellu viia väga kaugemale ja Ameerika Ühendriikides kehtivate piirangutega ühtlustatud heitkoguste piirangud. Samuti loodi sellega – vähemalt osaliselt ja lihtsustatud viisil – paindlikkuse mehhanismid, mis on võrreldavad õigusaktiga, mille eesmärk on piirata tootjatele osaks langevat koormust inim- ja majandusressursside osas. Selles valdkonnas Hiinas, Indias ja Brasiilias kohaldatavad õigusaktid selliseid lahendusi ette ei näe ning seal tuleb nõudeid täita palju leebema ajakava järgi.

2.3 ELis vastuvõetud süsteemi järgi on põllumajandus- ja metsatraktorite tootjatel lubatud teataval etapil tellida oma mootoritarnijatelt piiratud arv mootoreid, mis vastavad eelmise etapi normidele. Mootorite arv määratakse lõplikult kindlaks tellimise hetkel järgmise kahe kriteeriumi alusel:

— traktorite müügi (keskmine) protsent viimase viie aasta jooksul;

— väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele mõeldud kindel piiratud arv.

Paindlikkuskava raames lubatud mootorite arv ei sõltu seega selle kava kestvusest.

2.4 Komisjoni 31. märtsi 2010. aasta direktiiv 2010/26/EL, millega muudetakse direktiivi 97/68/EÜ väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate mootorite heitgaaside kohta, võimaldas eelkõige lihtsustada paindlikkuskava raames esitatud taotluste ja kontrolli haldusmenetlust kooskõlas asjakohase õigusaktide lihtsustamise põhimõttega.

2.5 Euroopa Komisjoni ettepanekus võetakse teadmiseks erakordne koormus, mis langeb tootjate õlule III B etapil, mil kohustatakse kõiki kõigepealt võtma vastu mootorite heitgaaside järeltöötlemise süsteemid. Need raskete kaubaveokite sektoris juba hästi tuntud ja kasutusel olevad tehnoloogiad tuleks põhjalikult üle vaadata, et need võtaksid arvesse põllumajandus- ja metsatraktorite kasutamise väga raskeid tingimusi. Seejärel tuleb traktorid põhjalikult ümber projekteerida, et võimaldada järeltöötlemise süsteemid kasutusele võtta.

2.6 Lisaks on alates 2009. aastast Euroopa põllumajandus- ja metsatraktorite tootmise tööstus kannatanud rängalt ülemaailmse majandus- ja finantskriisi mõjude käes. Hoolimata esimestest märkidest, mis viitavad olukorra paranemisele statistilises plaanis, on kriisi märkimisväärset mõju tunda veel sotsiaalses plaanis ja eelkõige tööhõives.

2.7 Paindlikkuse suurendamise ettepanek piirdub III B etapiga, mis langes kokku ülemaailmse kriisi kõige raskema perioodiga.

2.8 Komisjoni ettepanekus määratletakse III B etapi paindlikkuskavale ühtne tähtaeg, vastupidiselt põhimõttele alustada etappe erimootorikategooriate puhul eri aegadel.

2.9 Kuigi paindlikkuskava jaoks on mõistlik kehtestada tähtaeg nende mootorikategooriate puhul, millele ei kehti ajalist piirangut, ei ole põhjust, miks teistsuguse mootorivõimsusega kategooriate tähtaeg peaks varieeruma kolmest aastast kuni vaid ühe aastani. Sellist valikut põhjendatakse enamasti keskkonnamõju vähendamisega. Tegelikult on paindlikkuskava raames lubatud mootorite koguarvu paika pandud paindlikkuskava alguses – vastavalt tootja müügi (keskmisele) protsendile taotlusele eelnevatel aastatel – või määratakse kogu kava kestvuse ajaks kindel arv lubatud mootoreid. Tootja taotleb üldiselt seda arvu ja see võimaldab hinnata meetme keskkonnamõju. Paindlikkuskava kestvusel ei ole seega edasist mõju keskkonnale, kuna erandi alla minevate mootorite arv on enne kindlaks määratud.

2.10 Mootorikategooriate vahel põhjendamatute erinevuste vältimiseks tuleb ühtlustada paindlikkuskava kestvust kõigi mootorikategooriate jaoks ning kohaldada seda lähenemisviisi – komisjoni ettepanekut muutes – kõigis etappides, millel ei ole veel kindlat tähtaega, nt IV etapis.

2.11 Selleks, et tööstus saaks areneda keskkonda kaitstes tuleb võtta järgmisi meetmeid:

- säilitada Euroopa põllumajandus- ja metsatraktorite tööstuse konkurentsivõime ning leevendada majanduskriisi vahetut survet;
- võimaldada tööstusel jätkata III B etapil igat tüüpi toodete ja eelkõige nišitoodetega seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamist;
- piirata kasutusel olevate sõidukite heiteid ning soodustada nii iganenud põllumajandus- ja metsatraktorite asendamist sõidukitega, millel on väiksem keskkonnamõju ja mis on kasutajate jaoks ohutumad. Heitkoguseid vähendavad moderniseerimisseadmed ei vähenda eriti mürgiseid heitmeid ja ohutuse parandamisel ei ole sellest üldse mingit kasu.

3. Ettepanek direktiivi muuta

3.1 Ettepanekus pakutakse välja järgmised muudatused direktiivis 2000/25/EÜ.

3.2 III B etapil on paindlikkuskava raames lubatud iga võimsuskategooria puhul tõsta turuleviidavatele põllumajandus- ja metsatraktoritele paigaldamiseks mõeldud mootorite arvu. Paindlikkuskava raames on samuti ette nähtud suurendada erandina lubatud kogust 20 %-lt 50 %-le traktorite aastamüügist või, alternatiivse võimalusena, kohandada proportsionaalselt turule lubatud mootorite kindlat arvu.

Need meetmed aeguvad 31. detsembril 2013.

3.3 Pakutud võimaluses on seega kavas olemasolevat paindlikkuskava tugevdada. Seda võimalust peetakse parimaks, kuna see võimaldab head tasakaalu keskkonnamõju ja majandusliku kasu vahel, mis tuleneb nende kulude vähendamisest, mis on vajalikud selleks, et võimaldada turul viia end vastavusse heitkoguste uute piirangutega. Meenutada tuleks, et paindlikkuse suurendamist kaaluti võimalusena juba eelnimetatud direktiivi 2000/25/EÜ artikli 4 lõikes 8.

4. Üldised märkused

4.1 Komitee kiidab heaks komisjoni võetud suuna, mille järgi tuleb põllu- ja metsamajanduslikele traktoritele paigaldamiseks mõeldud mootorite jaoks lubatud piirmäärade elluviimise eri etappide teostamisel võimaldada rohkem paindlikkust seoses süsinikmonooksiidi, lämmastikoksiidide, süsivesinike ja tahkete osakeste heitmetega.

4.2 Komitee jagab komisjoni muret seoses Euroopa põllumajandus- ja metsatraktorite tööstuse konkurentsivõime- ja tööhõivetaseme säilitamisega, võttes arvesse rahvusvahelise majandus- ja finantskriisi tagajärgi, kuid ka vajadust saavutada keskkonnakaitse ja Euroopa kodanike heaolu kõrge tase.

4.3 Komitee toetab seega komisjoni ettepanekut, mille eesmärk on tõsta – ainult III B etapis – põllumajandus- ja metsatraktorite heitgaase käsitlevas 2000. aasta direktiivis ja selle hilisemates muudatustes sätestatud paindlikkuskavaga juba praegu hõlmatud sektorites paindlikkuse protsent 50-ni.

4.4 Üldisemalt vaadatuna peab komitee ülioluliseks soodustada Euroopa ja rahvusvahelisel tasandil ühiselt tehtavaid jõupingutusi ühemõtteliste ja üldiselt aktsepteeritud tehniliste eeskirjade koostamiseks, et edendada ülemaailmset kaubavahetust, mille eesmärk on lähendada üha enam ELis kehtivad ja kolmandates riikides kasutusel olevad heitkoguste piirmäärad. Genfis asuv ÜRO Euroopa Majanduskomisjon on selle ülesande jaoks ideaalne koht.

4.5 Kõnealuse valdkonna väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted vääriavad erilist tähelepanu. Komitee hinnangul on kohandumise paindlikud mehhanismid, elluviimiseks ja üleminekuks eri etappide vahel ettenähtud tähtajad nende jaoks eriliselt ranged, arvestades varustuse ja mootorite vastavusse viimisega kaasnevad kulutusi, mida on kõige väiksematel ettevõtetel loomulikult palju rasked teha kui suurtel tööstuskompleksidel. Sellega seoses ilmneb vajadus jätta väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele võimalus kasutada kindlaksmääratud koguses selliseid mootoreid, millele on tehtud erand.

4.6 Komitee märgib, et eesmärkideni jõudmiseks ei piisa lihtsalt rangete piirmäärade kehtestamisest, vaid tuleb sätestada ka katsemenetlused, millega kontrollitakse heitkoguseid reaalses kasutusolukorras, toetudes kasutusel olevate sõidukite vastavuse kontrollimise süsteemide (*in service conformity*) raames mootoritootjate või järelevalveasutuste teostatavale mootori heitmete järelevalve kavadele.

4.7 Komitee on teadlik asjaolust, et heitmete vähendamise kõige kaugeleulatavamad eesmärgid eeldavad heitmete järeltöötlemise süsteemide vastuvõtmist, ja peab seega hädavajalikuks, et need süsteemid oleksid võltsimiskindlad ja et ettevõtjad hooldaksid neid selliselt, et nad oleksid tõhusad kogu traktori kasutusaja jooksul. Vastasel juhul oleksid mootorite heitmed kahjulikumad, kui lõppenud etappidega vastavuses olnud mootorite heitmed. Praegu nähakse direktiivis ette hoolduse minimaalsed

eeskirjad, aga süsteemide, eelkõige operatsioonitarkvara võltsimise ennetamist ei käsitleta üldse. Komitee soovib Euroopa Komisjonil võtta esimesel võimalusel vastu juhised, mille kohaselt on keelatud põllumajandus- ja metsatraktorite kasutamine juhul, kui heitmete järeltöötlemise süsteeme korralikult ei hooldata, ning samuti kolmandate isikute, kellel ei ole selgesõnalist tootja luba, juurdepääs tarkvarale, mis jälgib sõiduki korralikult töötamist ja kontrollib heitmeid.

Brüssel, 16. veebruar 2011

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Staffan NILSSON
