

NL

D5 95728
Samenvatting

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 13.1.2011
SEC(2011) 44 definitief

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

Begeleidend document bij het

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2000/25/EG wat de toepassing van emissiefasen op
smalspoortrekkers betreft

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

SEC(2011) 43 definitief
COM(2011) 1 definitief

Afwijzing van aansprakelijkheid: Deze samenvatting verbindt uitsluitend de diensten van de Commissie die bij de opstelling ervan betrokken waren en loopt niet vooruit op de uiteindelijke vorm van een mogelijke beslissing van de Commissie.

1. PROBLEEMOMSCHRIJVING

Het te beoordelen vraagstuk is of het voor de zogenoemde smalspoortrekkers haalbaar is aan de wettelijke emissievoorschriften, zoals op dit moment vastgesteld, te voldoen. Deze trekkers, waarvan er per jaar ongeveer 26 000 worden verkocht, vertegenwoordigen 16% van de EU-markt voor nieuwe trekkers. Zij zijn speciaal ontworpen voor de specifieke eigenschappen van het terrein en de indeling van wijn- en boomgaarden in Europa, zoals de smalle rijen van wijngaarden. Dit betekent dat smalspoortrekkers vrijwel uitsluitend in Europa worden geproduceerd en gebruikt. Het probleem is tweeledig: de geschiktheid van de wettelijk voorgeschreven grenswaarden en de technologische onhaalbaarheid ervan.

Toen de wetgever de nieuwe emissiegrenswaarden in 2005 invoerde, was er slechts beperkte informatie beschikbaar met betrekking tot de benodigde technologie om aan die normen te voldoen. Naast de nu geldende fase III A werden ook de fasen III B en IV gedefinieerd, die forse reducties van de emissie van deeltjes (PM) en stikstofoxiden (NO_x) voorschrijven. De uitvoeringsdata met betrekking tot het in de handel brengen van smalspoortrekkers voor de desbetreffende motorcategorieën (die 75% van de markt voor nieuwe smalspoortrekkers uitmaken) zoals deze op dit moment zijn vastgesteld, luiden als volgt:

Motorvermogen	Uitvoeringsdatum (fase III B)	Uitvoeringsdatum (fase IV)
56-75 kW	1 januari 2012	1 oktober 2014
37-56 kW	1 januari 2013	-

In Richtlijn 2000/25/EG inzake de emissies van trekkers is erkend dat er mogelijk problemen zouden kunnen optreden voor smalspoortrekkers, en er is een artikel 4, lid 8, in opgenomen waarin een nader onderzoek naar de haalbaarheid voor smalspoortrekkers van de vastgestelde emissiegrenswaarden wordt voorgeschreven. In de loop der tijd is vast komen te staan dat het voor smalspoortrekkers inderdaad zeer moeilijk zou worden om aan de volgende fasen van de emissievoorschriften te voldoen. Dit komt doordat bij smalspoortrekkers, in tegenstelling tot bij gewone/grotere trekkers, slechts een beperkte ruimte beschikbaar is voor montage van de vereiste nieuwe motor en de technische voorzieningen voor de nabehandeling van verontreinigende stoffen. Door de voertuigen groter te maken zou op essentiële punten afbreuk worden gedaan aan de bruikbaarheid ervan, omdat zij dan minder wendbaar zouden zijn, er minder land in cultuur gebracht zou kunnen worden en er algemene problemen zouden optreden voor de inzet ervan in de omgeving waarin zij nu worden gebruikt en waarvoor zij zijn ontworpen.

De emissievoorschriften van de fasen III B en IV zouden geen problemen opleveren als binnen een passend tijdsbestek toereikende technologische oplossingen voor smalspoortrekkers beschikbaar zouden zijn. Uit de huidige informatie over de markt blijkt echter dat de ontwikkeling van nieuwe technologie op het gebied van motoren en nabehandelingsvoorzieningen pas recentelijk de eerste prototypen van voorzieningen heeft opgeleverd. Voor fase IV is het onderzoek naar en de ontwikkeling van motorontwerpen nog in volle gang. Er zal nog meer werk moeten worden verricht om deze technologie voor toepassing bij smalspoortrekkers aan te passen en ze in de beperkte beschikbare ruimte in te

passen. Voor fase III B wordt op basis van de in de bedrijfstak gebruikelijke doorlooptijden aangenomen dat dit proces tussen de drie en zes jaar zal kosten. Voor fase IV kan de ontwikkeling van smalspoortrekkers die aan de voorschriften voldoen, vanaf het moment dat er een aantoonbaar realistisch technisch ontwerp voorhanden is, nog zes tot tien jaar kosten.

Dit heeft vooral gevolgen voor fabrikanten van motoren en trekkers, hun werknemers en de landbouwsector. Ten eerste moeten fabrikanten van motoren nieuwe motoren ontwikkelen die aan de nieuwe grenswaarden kunnen voldoen en die geschikt zijn om voor smalspoortrekkers te worden gebruikt. Ten tweede zien fabrikanten van smalspoortrekkers zich voor de technologische uitdaging gesteld de volgende generatie motoren in hun specifieke producten te monteren en ervoor te zorgen dat deze in de nauwe rijen van wijngaarden kunnen blijven worden ingezet. Een gebrek aan nieuwe smalspoortrekkers die geschikt zijn voor de huidige breedte van de rijen van wijn- en boomgaarden en voor gebruik met de bestaande uitrusting/werktuigen voor het in cultuur brengen van de grond zou gevolgen hebben voor de landbouwsector. Het eventueel stilleggen van de productie van de fabrieken omdat niet aan de vraag naar nieuwe producten kan worden voldaan, zou gevolgen hebben voor de werknemers van deze trekkerfabrikanten.

In deze effectbeoordeling komen beleidsopties aan de orde waarmee dit probleem kan worden aangepakt.

2. SUBSIDIARITEITSANALYSE

De richtlijn inzake de emissies van trekkers harmoniseert de wetgevingen van de lidstaten inzake emissienormen en de typegoedkeuringsprocedure voor motoren die in trekkers worden gemonteerd. Wijziging van de richtlijn is alleen op EU-niveau mogelijk. Indien geen actie wordt ondernomen, bestaat echter het risico dat de lidstaten voor de aanpak van het probleem nationale maatregelen nemen, die zouden leiden tot fragmentatie van de interne markt en ongelijke concurrentievoorwaarden in de verschillende lidstaten. Actie op EU-niveau is daarom gerechtvaardigd en heeft een toegevoegde waarde voor het behoud van de interne markt voor trekkers.

3. DOEL

De beleidsdoelstellingen hebben betrekking op concurrentievermogen en milieukwesties. De algemene doelen zijn om bij de aanpak van het geconstateerde probleem het concurrentievermogen en de levensvatbaarheid van de trekkerindustrie te behouden en tegelijkertijd een hoog niveau van milieubescherming te handhaven, met lagere emissies van verontreinigende stoffen door trekkers.

Aangezien het onmogelijk is om al vanaf 2012 producten in de handel te brengen die aan de voorschriften voldoen, is het aannemelijk dat de fabrikanten van smalspoortrekkers met aanzienlijke inkomstendervingen zullen worden geconfronteerd. Dit zou de benodigde investeringen in onderzoek en ontwikkeling voor het ontwikkelen van de technische oplossingen om de markt opnieuw te kunnen betreden, ernstig in gevaar brengen. Daardoor kan het voortbestaan van veel van deze gespecialiseerde bedrijven, waarbij het meestal om industriële bedrijven met een beperkte omvang en weinig kapitaal gaat, waaronder een aantal kleine en middelgrote ondernemingen.

Met het oog op de milieubescherming is vernieuwing van het huidige trekkerbestand van essentieel belang voor de beperking van PM- en NO_x-emissies. Als er geen nieuwe smalspoortrekkers in de handel verkrijgbaar zijn doordat naleving van de voorschriften op technische problemen stuit, zullen de gebruikers naar verwachting de oude, meer vervuilende smalspoortrekkers na het verstrijken van hun gebruikelijke levensduur blijven gebruiken. Bovendien moet de bedrijfstak worden geprikkeld om de ontwikkeling van schonere smalspoortrekkers voort te blijven zetten en de benodigde reducties op de middellange tot lange termijn te realiseren. De emissies van het huidige smalspoortrekkerbestand maken respectievelijk 0,2 en 0,5% van de totale PM- en NO_x-emissies in de EU uit.

4. BELEIDSOPTIES

Er zijn zes opties vastgesteld waarmee de beleidsdoelstellingen gerealiseerd zouden kunnen worden, te weten:

- ***Optie 1 - Geen nieuwe actie = basisscenario***

De huidige uitvoeringsdata, met ingang waarvan smalspoortrekkers moeten voldoen aan de nieuwe grenswaarden van de fasen III B en IV, blijven ongewijzigd, hetgeen betekent dat fase III B vanaf 1 januari 2012 van toepassing zou zijn op nieuwe smalspoortrekkers en fase IV vanaf 1 oktober 2014.

- ***Optie 2 – Drie jaar langer de tijd geven voor de invoering van de fasen III B en IV voor smalspoortrekkers***

De uitvoeringsdata, met ingang waarvan smalspoortrekkers moeten voldoen aan de emissievoorschriften van de fasen III B en IV, worden met drie jaar uitgesteld. Fase III B zou van toepassing zijn op nieuwe smalspoortrekkers vanaf 1 januari 2015 en fase IV vanaf 1 oktober 2017.

- ***Optie 3 – Vijf jaar langer de tijd geven voor de invoering van de fasen III B en IV voor smalspoortrekkers***

De uitvoeringsdata, met ingang waarvan smalspoortrekkers moeten voldoen aan de emissievoorschriften van de fasen III B en IV, worden met vijf jaar uitgesteld. Fase III B zou van toepassing zijn op nieuwe smalspoortrekkers vanaf 1 januari 2017 en fase IV vanaf 1 oktober 2019.

- ***Optie 4 – Smalspoortrekkers vrijstellen van de fasen III B en IV***

Omdat het ontwerp van smalspoortrekkers aan specifieke beperkingen onderhevig is, en deze trekkers slechts een beperkt deel van de trekkermarkt als geheel uitmaken, kan het ook een optie zijn om smalspoortrekkers geheel vrij te stellen van de voorschriften van de fasen III B en IV. Dit zou betekenen dat de huidige voorschriften van fase III A voor deze speciale trekkers voor onbepaalde tijd zouden blijven gelden.

- ***Optie 5 – Fase III B overslaan en fase IV op de oorspronkelijk vastgestelde data invoeren***

Bij deze optie wordt fase III B overslagen en worden de emissiegrenswaarden van fase IV op de oorspronkelijk in de wetgeving inzake de emissies van trekkers vastgestelde data ingevoerd, dat wil zeggen vanaf 1 oktober 2014.

- **Optie 6 – De flexibiliteitsbepalingen uitbreiden voor smalspoortrekkers**

Bij deze optie worden de flexibiliteitsbepalingen in de richtlijn inzake de emissies van trekkers voor smalspoortrekkers verder uitgebreid zodat de fabrikanten van smalspoortrekkers in de gelegenheid worden gesteld nog meer niet-conforme trekkers te verkopen, zonder dat de emissievoorschriften op zich gewijzigd worden.

Optie 5 is in een vroeg stadium verworpen omdat het ontwerpen van voertuigen die voldoen aan fase IV veel meer tijd kost dan tussen nu en de verplichte invoering van de in de wetgeving vastgestelde grenswaarden beschikbaar is. Vanaf 2014 zijn ernstige negatieve effecten (verkoop van conforme smalspoortrekkers onmogelijk, inkomstenderving, voortgezet gebruik van oude trekkers) te verwachten, waarschijnlijk zelfs in nog sterkere mate dan bij optie 1. Bovendien zou deze optie tot verspilling van middelen leiden voor bedrijven die in technische oplossingen voor fase III B hebben geïnvesteerd.

Optie 6 is eveneens verworpen. De flexibiliteitsbepalingen voor trekkers stellen fabrikanten in de gelegenheid niet-conforme trekkers te blijven verkopen tot na de datum waarop nieuwe emissiefasen worden ingevoerd. De huidige bepalingen geven slechts voor een periode van enkele maanden respijt. Om deze bepalingen min of meer af te stemmen op de benodigde doorlooptijd voor de ontwikkeling van conforme smalspoortrekkers zou men kunnen overwegen om de flexibiliteitsbepalingen voor smalspoortrekkers verder uit te breiden. In dat geval zouden de flexibiliteitsbepalingen rond de 300% moeten liggen. In de praktijk zou bij een dergelijke optie een vertraging van drie jaar worden opgelopen bij de toepassing van de nieuwe emissiefasen, hetgeen sterk overeenkomt met optie 2. De administratieve lasten voor fabrikanten en overheden in verband met de uitvoering van de flexibele regeling zouden echter aanmerkelijk zwaarder zijn.

5. EFFECTBEOORDELING

Aangezien deze effectbeoordeling betrekking heeft op wetgevende maatregelen "binnen enge grenzen", worden de opties kwalitatief beoordeeld, waarbij die effecten waarvoor voldoende gegevens beschikbaar zijn ook worden gekwantificeerd. De analyse is gebaseerd op gegevens die afkomstig zijn uit verschillende bronnen, waaronder de ondersteunende studies van Arcadis en het GCO en van de bedrijfstak zelf (met name van fabrikanten van motoren, nabehandlingsvoorzieningen en trekkers), die informatie hebben verstrekt over onderzoeks- en ontwikkelingsresultaten en de huidige stand van de techniek met betrekking tot de invoering van de nieuwe fasen voor smalspoortrekkers.

- **Optie 1 - Geen nieuwe actie = basisscenario**

Bij deze beleids optie bestaat er een aanzienlijk risico dat de smalspoortrekkerindustrie en de handel in smalspoortrekkers worden verstoord, aangezien de bedrijfstak niet tijdig kan zorgen voor trekkers die aan de voorschriften voldoen voordat fase III B of fase IV wordt ingevoerd. Gebruikers zullen dan niet in staat zijn oude, vervuilende trekkers door modern materieel te vervangen en zullen

waarschijnlijk oude trekkers blijven gebruiken, met meer vervuiling en een verminderde veiligheid van werknemers tot gevolg. Na een paar jaar zouden een aantal trekkermodellen die aan de voorschriften voldoen (in de lage motorcategorie) in de handel kunnen komen, maar door de lang aanhoudende derving van inkomsten uit smalspoortrekkers zou meerdere fabrikanten gedwongen kunnen worden hun deuren te sluiten, waardoor een aanzienlijk deel van de arbeidsplaatsen verloren zou gaan; daarbij zou het naar schatting gaan om 3 000 arbeidsplaatsen over een periode van drie jaar. Daarnaast zouden, doordat het huidige voertuigpark niet wordt vervangen, naar schatting rond de 80 000 werknemers die smalspoortrekkers gebruiken aan hogere veiligheidsrisico's worden blootgesteld, ten minste gedurende de eerste drie jaar. In recente wetgeving zijn de veiligheidsvoorschriften voor nieuwe trekkers juist verbeterd, met name ter voorkoming van kantelongevallen, en vernieuwing van het voertuigpark is van essentieel belang voor een betere veiligheid van werknemers.

De totale PM- en NO_x-emissies zijn bij deze optie hoger dan oorspronkelijk voor de nieuwe emissiegrenswaarden werd verwacht. Dit komt door het voortgezet gebruik van oude trekkers als gevolg van het ontbreken van nieuwe smalspoortrekkers die aan de voorschriften voldoen.

Belanghebbenden (met name uit de bedrijfstak) uiten al jaren kritiek op deze optie en waarschuwen tegen de negatieve effecten ervan.

- ***Optie 2 – Drie jaar langer de tijd geven voor de invoering van de fasen III B en IV voor smalspoortrekkers***

Doordat smalspoortrekkers drie jaar langer de tijd krijgen om aan de voorschriften te voldoen, zou deze beleids optie zeer effectief zijn om de economische effecten voor de bedrijfstak tot uitdagende maar realistische proporties terug te brengen, zonder dat sprake is van ernstige nadelige sociale gevolgen. Er zou voortdurend druk op de bedrijfstak blijven worden uitgeoefend om technische oplossingen te vinden om aan de in de richtlijn vastgestelde nieuwe emissiegrenswaarden te voldoen, waardoor de innovatie wordt bevorderd. Naar schatting zouden de fabrikanten hun uitgaven aan onderzoek en ontwikkeling moeten verhogen van 3% naar meer dan 6% van hun omzet over de komende vier jaar om vanaf 2015 aan fase III B te kunnen voldoen. De totale investeringen in onderzoek en ontwikkeling door fabrikanten van smalspoortrekkers zullen naar verwachting rond de 50 miljoen euro bedragen. De veiligheid van werknemers zal verbeteren zoals verwacht, dankzij de vervanging van oudere smalspoortrekkers door nieuwere, veiligere exemplaren.

In vergelijking met het basisscenario (optie 1) zijn de milieueffecten gunstig. Dit komt doordat nieuwe smalspoortrekkers die aan fase III A voldoen in de handel kunnen worden gebracht zolang er geen smalspoortrekkers van fase III B beschikbaar zijn; dit zal zorgen voor vermindering van de uitstoot van verontreinigende stoffen doordat oudere, vervuilende smalspoortrekkers worden vervangen. De totale milieuwinst van deze optie wordt op 122 miljoen euro geschat (de lagere PM-emissies worden op 31 miljoen en de lagere NO_x-emissies op 91 miljoen euro gewaardeerd).

Enkele industriële bedrijven hebben aangegeven dat dit haalbaar zou kunnen zijn, terwijl andere bedrijven denken dat niet zo is.

- ***Optie 3 – Vijf jaar langer de tijd geven voor de invoering van de fasen III B en IV voor smalspoortrekkers***

Deze optie, waarbij smalspoortrekkers vijf jaar langer de tijd krijgen om aan de voorschriften te voldoen, zou zeer effectief zijn om verlies van werkgelegenheid te voorkomen. Er zou nog steeds druk op de bedrijfstak blijven worden uitgeoefend om technische oplossingen te vinden om aan de richtlijn te voldoen, hoewel alle relevante industriële marktdeelnemers genoeg tijd zouden moeten hebben om technische oplossingen voor smalspoortrekkers te ontwikkelen. De geloofwaardigheid van de wetgeving kan echter enigszins in het gedrang komen als de indruk ontstaat dat de bedrijfstak niet heeft geprobeerd tijdig aan de grenswaarden te voldoen. Deze optie sluit aan op de huidige verzoeken van fabrikanten van smalspoortrekkers. De veiligheid van werknemers zal verbeteren zoals verwacht, dankzij de vervanging van oudere smalspoortrekkers door nieuwere, veiligere exemplaren.

Ook bij deze optie zullen de milieueffecten gunstiger zijn dan in het basisscenario, dankzij de vervanging van oude smalspoortrekkers door schonere exemplaren die aan fase III A voldoen. De totale milieuwinst van deze optie wordt op 74 miljoen euro geschat (de lagere PM-emissies worden op 12 miljoen en de lagere NO_x-emissies op 62 miljoen euro gewaardeerd). Deze waarden liggen wat lager dan voor optie 2, aangezien fase III B twee jaar later van toepassing wordt.

Deze optie sluit aan bij de huidige verzoeken van fabrikanten van smalspoortrekkers.

- ***Optie 4 – Smalspoortrekkers vrijstellen van de fasen III B en IV***

Door een permanente vrijstelling worden de negatieve economische effecten voor de bedrijfstak daadwerkelijk verzacht, maar zonder enige zekerheid dat de emissies van verontreinigende stoffen op de lange termijn worden verminderd, aangezien het verre van zeker is dat er smalspoortrekkers worden ontwikkeld die aan fase III B of IV voldoen. Doordat andere bronnen van PM en NO_x naar verwachting in de loop der tijd minder emissies zullen produceren, zal het aandeel van de smalspoortrekkers in de emissies dus toenemen. De totale milieukosten van deze optie worden op 674 miljoen euro geschat (de hogere PM-emissies worden op 313 miljoen en de hogere NO_x-emissies op 361 miljoen euro gewaardeerd). Op de korte termijn zou deze optie echter gunstig zijn voor het milieu, aangezien er tenminste nieuwe trekkers van fase III A beschikbaar zouden zijn voor de vervanging van oudere, meer vervuilende exemplaren. Een vrijstelling zou ook grotendeels de prikkels wegnemen om in onderzoek, ontwikkeling en innovatie in milieutechnologie voor smalspoortrekkers te investeren. De veiligheid van werknemers zal ook bij deze optie verbeteren zoals verwacht, dankzij de vervanging van oudere smalspoortrekkers door nieuwere, veiligere exemplaren.

Er zou geen gevaar bestaan dat bedrijven tot faillissement gedreven worden als gevolg van de emissievoorschriften, daar deze in feite onveranderd zouden blijven ten opzichte van de huidige situatie. Een klein aantal arbeidsplaatsen op het gebied van onderzoek en ontwikkeling in de sectoren van de fabrikanten van trekkers en de leveranciers van uitlaatgaasbehandelingsvoorzieningen kan echter verloren gaan.

Dit is de optie waar de (industriële) belanghebbenden in eerste instantie om vroegen. Meer recentelijk hebben zij om uitstel met vijf jaar gevraagd.

6. VERGELIJKING VAN DE OPTIES

Op basis van de bovenstaande analyse luidt de conclusie dat uitstel van de uitvoeringsdata voor smalspoortrekkers met drie jaar (optie 2) de meest geschikte maatregel is om te waarborgen dat de beleidsdoelstellingen om voor een concurrerende bedrijfstak en een betere bescherming van het milieu te zorgen, worden gerealiseerd. Zoals samengevat in de onderstaande tabel heeft deze optie over het geheel genomen de gunstigste effecten op economisch, sociaal en milieugebied.

	Optie 1 – basisscenario	Optie 2 – uitstel met drie jaar	Optie 3 – uitstel met vijf jaar	Optie 4 – vrijstelling
Rechtstreekse economische effecten (voor de bedrijfstak)	0 Geen verkoop van smalspoortrekkers totdat een technische oplossing is gevonden, inkomstenderving, grote kans op faillissementen	+	+	+
Onrechtstreekse economische effecten (voor de consumenten)	0 Werktuigen kunnen niet worden vernieuwd, hogere onderhoudskosten	+	+	++
Gevolgen voor onderzoek en ontwikkeling	0 Wedren naar innovatie tussen sommige bedrijven, zonder inkomsten voor de financiering daarvan	++	+	--
PM-emissies¹	0 Voortgezet gebruik van oude, vervuilende trekkers	++	+	--
NO_x-emissies	0 Voortgezet gebruik van oude, vervuilende	++	+	--

¹ De geschatte emissies van verontreinigende stoffen en in geldwaarde uitgedrukte effecten zijn vergeleken met het basisscenario. De emissies hebben betrekking op de periode tot 2050, de in geldwaarde uitgedrukte milieueffecten op de periode 2012-2030.

	trekkers	voortgezet, reductie van 42 kt, 91 miljoen euro winst	voortgezet, reductie van 29 kt, 62 miljoen euro winst	miljoen euro aan kosten
Gevolgen voor de werkgelegenheid	0 Grote kans op verlies van werkgelegenheid, tot 3 000 arbeidsplaatsen over een periode van drie jaar	+	+	+
Gevolgen voor de veiligheid van werknemers	0 Onveilige trekkers langer gebruikt, ongeveer 80 000 werknemers aan risico's blootgesteld	+	+	+

Uitstel met drie jaar zou de meeste fabrikanten in staat stellen de recente technologische vooruitgang om te zetten in smalspoortrekkers die aan de grenswaarden van fase III B voldoen, en tegelijkertijd te voorzien in de essentiële behoeften van de afnemers, die de trekkers nodig hebben voor gebruik in wijn- en boomgaarden. Op deze manier worden het aanzienlijke verlies aan werkgelegenheid van optie 1 vermeden en blijven de effecten voor het milieu en de veiligheid van werknemers gunstig, dankzij de voortgezette vernieuwing van het voertuigpark in de EU. In tegenstelling tot bij optie 3 is een dergelijk uitstel afgestemd op de benodigde technologische ontwikkeling en blijft het de innovatie bevorderen. Anders dan bij optie 4 wordt de voor de oorspronkelijke wetgeving verwachte milieuwinst bij een beperkt uitstel dus wel gerealiseerd.

7. MONITORING EN EVALUATIE

Het is van belang de technische vooruitgang in de bedrijfstak in de loop der tijd te volgen om zicht te houden op de vorderingen die bij de overgang naar de grenswaarden van de fasen III B en IV worden geboekt. De sleutelindicatoren zijn het niveau van de investeringen in onderzoek en ontwikkeling in de bedrijfstak, de verkoopcijfers en de winstgevendheid van ondernemingen (met name kleine en middelgrote ondernemingen) die actief zijn in de bedrijfstak, en het aantal smalspoortrekkers waarvoor in de loop der tijd met succes typegoedkeuring voor de grenswaarden van de fasen III B en IV wordt aangevraagd. Ook het toezicht op de aan smalspoortrekkers toegeschreven NO_x- en PM-emissies is van belang.

Een voortdurende dialoog met de bedrijfstak, die erop is gericht de investeringen in onderzoek en ontwikkeling door grote en kleine bedrijven in deze sector te volgen en toezicht te houden op het concurrentievermogen van de sector en op het vermogen binnen de komende paar jaar passende technologische oplossingen te ontwikkelen, is dan ook van het grootste belang. Met het oog op de toekomstige toepassing van de bestaande regelgeving is het van essentieel belang toezicht te houden op de markt voor smalspoortrekkers en op de ontwikkeling van nieuwe technologie, met inbegrip van potentiële oplossingen voor de overgang naar fase IV. Een geschikte manier om een dergelijke voortdurende dialoog te realiseren is een beroep te doen op de Werkgroep landbouwtrekkers.