

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2000/25/EG wat betreft de bepalingen voor trekkers die in het kader van de flexibele regeling in de handel zijn gebracht

(COM(2010) 607 definitief — 2010/0301 (COD))

(2011/C 107/05)

Afdelingsrapporteur: **de heer RANOCCHIARI**

Het Europees Parlement en de Raad hebben op resp. 10 en 24 november 2010 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 114 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie te raadplegen over het

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2000/25/EG wat betreft de bepalingen voor trekkers die in het kader van de flexibele regeling in de handel zijn gebracht

COM(2010) 607 definitief — 2010/0301 (COD).

De afdeling Interne markt, productie en consumptie, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 1 februari 2011 goedgekeurd.

Het Comité heeft tijdens zijn op 16 en 17 februari 2011 gehouden 469^e zitting (vergadering van 16 februari) onderstaand advies uitgebracht, dat met 144 stemmen vóór, bij 5 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Europees Economisch en Sociaal Comité (EESC) is ervan overtuigd dat de schadelijke uitstoot van koolmonoxide, stikstofoxide, koolwaterstoffen en deeltjes door motoren van land- en bosbouwtrekkers beslist moet worden teruggedrongen, wil men een bijdrage leveren aan de door de EU nagestreefde verbetering van de luchtkwaliteit.

1.2 Ook pleit het, vooral gezien de wereldwijde financiële en economische crisis en de gevolgen daarvan voor de werkgelegenheid, voor de nodige flexibiliteit jegens de Europese producenten van land- en bosbouwtrekkers, zodat die nieuwe tractoren kunnen ontwikkelen zonder dat dit voor hen een te zware financiële belasting met zich meebrengt, hetgeen in de huidige conjunctuur ontoelaatbaar zou zijn.

1.3 Het is daarom goed dat de Commissie voorstelt om het in de flexibele regeling voorziene percentage van 20 % naar 50 % te verhogen en om het vaste aantal trekkers dat speciaal ten behoeve van kleine en middelgrote ondernemingen is vastgesteld, in evenredige mate op te voeren.

1.4 Het EESC denkt dat de milieueffecten van de verhoging van het in de flexibele regeling voorziene percentage niet afhangen van de duur van die regeling, maar pleit niettemin voor de vaststelling van een vervaldatum voor de fasen die dat nog niet hebben. Daarom is het noodzakelijk dat er voor fase III B en de toekomstige fasen een gemeenschappelijke looptijd voor alle vermogenscategorieën wordt vastgesteld die drie jaar bedraagt of overeenkomt met de duur van de betreffende fase, al naargelang welke van de twee de kortste is.

1.5 De aanpassingsregelingen en de gehanteerde overgangsperioden tussen de verschillende fasen brengen een enorme

belasting met zich mee voor het mkb. De kosten die zijn gemoeid met het herontwerpen van land- en bosbouwtrekkers en het installeren van nieuwe motoren en vooral met O&TO en de gelijkvormigheidsbeoordeling, trekken immers een veel zwaardere wissel op kleinere bedrijven dan op grote industriële concerns.

1.6 Daarom schaaft het EESC zich achter het voorstel om uitsluitend voor het mkb vrijstelling te verlenen voor een vast aantal motoren.

1.7 Het is van cruciaal belang dat in EU-verband en wereldwijd de handen ineen worden geslagen om algemeen aanvaarde eensluidende technische normen vast te leggen, teneinde de internationale handel in de sector te bevorderen en de in de EU vigerende grenswaarden steeds meer te laten aansluiten bij de grenswaarden die in derde landen worden toegepast of op stapel staan.

1.8 Gezien het internationale akkoord uit 1998 is de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties het beste in staat om deze harmonisatie te bewerkstelligen.

1.9 De controle op de uitstoot van land- en bosbouwtrekkers dient niet louter een theoretische test in een proefbank te zijn, maar moet in de praktijk worden uitgevoerd. De Europese Commissie zou zo snel mogelijk met voorstellen moeten komen voor keuringsplannen voor in gebruik zijnde voertuigen (*in-service conformity*).

1.10 Bij de keuring van motoren en van de met het oog op de milieudoelstellingen vereiste nabehandelingssystemen spelen elektronische systemen een cruciale rol.

1.11 De Europese Commissie zou daarom maatregelen moeten uitvaardigen om manipulatie van controlesoftware aan banden te leggen en te verplichten dat er mechanismen worden ingebouwd die de prestaties van landbouwtrekkers verminderen als het onderhoud van de nabehandelingssystemen te wensen overlaat.

2. Inleiding

2.1 Richtlijn 2000/25/EG heeft betrekking op compressie-ontstekingsmotoren met een vermogen tussen 18 en 560 kW die in land- en bosbouwtrekkers worden gemonteerd. De richtlijn voorziet in grenswaarden voor de emissie van koolmonoxide, stikstofdioxide, koolwaterstoffen en deeltjes. Deze emissiegrenzen voor uitlaatgassen en deeltjes worden fasegewijs, d.w.z. op vastgestelde data, aangescherpt. De volgende reeds vastgelegde fasen zijn III B (vanaf 1 januari 2011) en IV (vanaf 1 januari 2014). Voor motoren met een vermogen tussen 37 en 56 kW zijn er geen bepalingen vastgelegd voor fase IV en voor zwaardere motoren is er voor na fase IV nog geen nieuwe fase vastgelegd. Aangezien ervan uit wordt gegaan dat een fase ingaat op het moment dat de daarin vigerende normen van kracht worden, en duurt totdat de normen van de volgende fase van kracht worden, kan worden gesteld dat sommige fasen (al naargelang de vermogenscategorie) thans een onbeperkte looptijd hebben.

2.2 De emissienormen voor land- en bosbouwtrekkers zijn in 2005 aangepast. Het is deze aanpassing geweest die heeft geleid tot de invoering van de flexibele regeling. Daarmee konden op korte termijn zeer ambitieuze normen worden vastgelegd en doorgevoerd die op dezelfde lijn lagen als die in de Verenigde Staten. Bovendien konden er, althans tot op zekere hoogte en op vereenvoudigde wijze, flexibiliteitsmechanismen worden geformuleerd die overeenkwamen met de wetgeving ter beperking van de druk op de personele en financiële middelen van de producenten. De wetgeving van landen als China, India en Brazilië op dit terrein voorziet niet in dergelijke mechanismen, maar wel in veel ruimere uitvoeringstermijnen.

2.3 Het systeem dat in de EU is ingevoerd, stelt een producent van land- en bosbouwtrekkers in een bepaalde fase in staat om bij zijn vaste motorproducenten een beperkt aantal motoren af te nemen die nog aan de normen van de voorgaande fase voldoen. Het aantal motoren wordt eenmalig, op het moment van de aanvraag, vastgesteld op basis van de volgende twee criteria:

- een percentage van het (gemiddelde) aantal verkochte trekkers over de laatste vijf jaar;
- een vast aantal voor middelgrote en kleine bedrijven (in verband met hun geringe omvang).

Het aantal motoren dat onder de flexibele regeling is toegelaten, hangt dus niet af van de looptijd van de flexibele regeling.

2.4 Dankzij Richtlijn 2010/26/EU van de Commissie van 31 maart 2010 tot wijziging van Richtlijn 97/68/EG inzake de uitstoot van motoren voor niet voor de weg bestemde mobiele machines (NWBBM) zijn, in verband met het streven naar vereenvoudiging van de wetgeving, recentelijk onder meer de administratieve procedures voor de aanvragen en controles in het kader van de flexibele regeling gestroomlijnd.

2.5 In het onderhavige voorstel geeft de Europese Commissie zich rekenschap van de enorme belasting die fase III B met zich meebrengt voor de producenten, nu de toepassing van nabehandelingssystemen voor de uitstoot van motoren voor het eerst algemeen verplicht wordt. Deze technologie, die in de zware-transportsector reeds wordt toegepast, moet volledig worden herzien vanwege de uitzonderlijke omstandigheden waarin land- en bosbouwtrekkers worden gebruikt. Het ontwerp van de trekkers zelf moet vervolgens ook helemaal worden aangepast om de nabehandelingssystemen te kunnen inbouwen.

2.6 De Europese producenten van land- en bosbouwtrekkers kampen sinds 2009 bovendien met de gevolgen van de wereldwijde economische en financiële crisis, die, ondanks de positieve cijfers die duiden op een beginnend herstel, nog altijd zeer voelbaar zijn in de samenleving en vooral op de arbeidsmarkt.

2.7 Het voorstel voor meer flexibiliteit heeft alleen betrekking op fase III B, de periode waarin de crisis het hardst heeft toegeslagen.

2.8 In het voorstel van de Commissie wordt één einddatum vastgesteld voor de flexibele regeling van fase III B. Daarmee wordt afgeweken van het principe van een gespreide invoering van de fasen naargelang de vermogenscategorie van de motoren.

2.9 Hoewel het verstandig is om een einddatum vast te leggen voor de flexibele regeling voor de vermogenscategorieën (zie 2.1) met een onbeperkte looptijd (dus zonder einddatum), is het geen goede zaak dat de looptijd van de andere vermogenscategorieën varieert van drie tot slechts één jaar en daarmee dus niet uniform is. Vermindering van het milieueffect wordt doorgaans als reden voor deze keuze aangevoerd. In werkelijkheid wordt echter aan het begin van een flexibele regeling het totale aantal voor die regeling toegelaten motoren vastgesteld op basis van (een percentage van) het gemiddelde aantal dat een producent in de jaren voorafgaand aan zijn aanvraag heeft verkocht of wordt er een vast aantal toegewezen, dat ongeacht de variaties in de looptijd van de regeling onveranderd blijft. Een producent zal normaliter om dit aantal vragen, zodat er kan worden bekeken wat het milieueffect daarvan is. De looptijd van de flexibele regeling heeft verder dus geen effect op het milieu, aangezien van tevoren al vaststaat hoeveel motoren zijn vrijgesteld.

2.10 Om ongerechtvaardigde verschillen tussen de diverse vermogenscategorieën te vermijden moet er voor alle categorieën een uniforme looptijd worden vastgesteld en moet het voorstel van de Commissie zodanig worden aangepast dat deze maatregel wordt uitgebreid naar alle fasen zonder vaste einddatum, zoals fase IV.

2.11 Om te garanderen dat de sector zich – met inachtneming van de milieuvoorschriften – verder kan ontwikkelen, moet

- het concurrentievermogen van de Europese producenten van land- en bosbouwtractoren in stand worden gehouden door de pijn als gevolg van de economische crisis te verzachten;
- hun de mogelijkheid worden geboden om in de loop van fase III B hun O&TO-activiteiten voor alle soorten producten, en vooral die welke tegemoetkomen aan specifieke vragen uit nichemarkten, te blijven financieren;
- worden aangestuurd op vervanging van verouderde land- en bosbouwtractoren door tractoren met geringe milieueffecten en meer veiligheidsvoorzieningen voor de bestuurders, zodat de uitstoot van het bestaande wagenpark kan worden verminderd. Het monteren van eventuele retrofitinstallaties biedt slechts een gering voordeel als het gaat om schadelijke emissies, en draagt op geen enkele wijze bij aan de verbetering van de veiligheid.

3. Het voorstel tot wijziging van de richtlijn

3.1 Het voorstel voorziet in de volgende wijzigingen van Richtlijn 2000/25/EG:

3.2 In fase III B mag in het kader van de flexibele regeling voor elke vermogenscategorie het aantal motoren voor in de handel gebrachte land- en bosbouwtractoren worden verhoogd. Het percentage vrijgestelde motoren wordt verhoogd van 20 % naar 50 % van de in de voorafgaande jaren verkochte tractoren. Als alternatief kan worden gekozen voor een proportionele aanpassing van het vaste aantal motoren dat in het kader van de flexibele regeling in de handel mag worden gebracht.

Deze maatregelen lopen af op 31 december 2013.

3.3 De voorgestelde oplossing impliceert dus een uitbreiding van de bestaande flexibele regeling. Dit wordt beschouwd als de beste oplossing, omdat daarmee een optimaal evenwicht tussen milieu-impact en economisch winstbejag wordt bereikt: zo

wordt het immers goedkoper voor fabrikanten om hun producten aan de nieuwe emissiegrenswaarden aan te passen. Er zij op gewezen dat dit reeds op grond van art. 4, lid 8, van bovengenoemde Richtlijn 2000/25/EG mogelijk was.

4. Algemene opmerkingen

4.1 Het EESC stemt in met het streven van de Commissie naar meer flexibiliteit bij het hanteren van de verschillende fasen waarin grenswaarden worden toegepast voor de toegestane emissies (koolmonoxide, stikstofoxide, koolwaterstoffen en deeltjes) van motoren voor land- en bosbouwtractoren.

4.2 Het deelt de zorg van de Commissie dat het concurrentievermogen en de werkgelegenheid van de Europese producenten van land- en bosbouwtractoren, in weerwil van de financiële en economische wereldcrisis, in stand moeten worden gehouden, maar dat tegelijkertijd ook het milieu en het welzijn van de Europese burgers optimaal moeten worden beschermd.

4.3 Daarom schaaft het zich achter het voorstel van de Commissie om uitsluitend voor fase III B het flexibiliteitspercentage tot 50 % te verhogen voor de sectoren die nog vallen onder het flexibiliteitsmechanisme dat bij de richtlijn inzake de uitlaatgasemissies van land- en bosbouwtractoren uit 2000 en de daaropvolgende wijzigingen is vastgelegd.

4.4 In meer algemene zin is het van cruciaal belang dat in EU-verband en wereldwijd de handen ineen worden geslagen om algemeen aanvaarde eensluidende technische normen vast te leggen, teneinde de internationale handel te bevorderen en de in de EU vigerende grenswaarden steeds meer te laten aansluiten bij de grenswaarden die in derde landen worden toegepast of op stapel staan. De VN-ECE in Genève lijkt de aangewezen organisatie om dit te bewerkstelligen.

4.5 Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar de middelgrote en kleine bedrijven in de sector. De flexibele regelingen met het oog op de aanpassingen, de daarvoor gestelde termijnen en de overgangsperioden tussen de verschillende fasen brengen volgens het EESC een enorme belasting met zich mee voor het mkb. Voor kleinere bedrijven wegen de kosten voor de aanpassing van machines en motoren immers veel zwaarder dan voor grote industriële concerns. Daarom zou het mkb moeten kunnen kiezen voor een vast aantal vrijgestelde motoren.

4.6 Om de gestelde doelstellingen te verwezenlijken, moeten niet alleen stringente grenswaarden worden vastgelegd, maar moeten voor de controle van de emissies onder reële gebruiksomstandigheden ook testprocedures worden geformuleerd in de vorm van plannen voor emissiecontrole bij motoren die door de producenten daarvan of de toezichthoudende autoriteiten worden uitgevoerd in het kader van keuringsregelingen voor in gebruik zijnde voortuigen (*in-service conformity*).

4.7 Het EESC beseft dat een ambitieuzere vermindering van de uitstoot alleen mogelijk is als er nabehandelingssystemen worden ingevoerd. Daarom is het van essentieel belang dat dergelijke systemen niet kunnen worden gemanipuleerd en dat het onderhoud ervan op de juiste wijze plaatsvindt, zodat ze gedurende de gehele verwachte levensduur van de trekkers goed blijven functioneren. Gebeurt dat niet, dan zullen de motoren schadelijker emissies uitstoten dan de motoren die aan de inmiddels verouderde normen van de eerdere fasen voldoen. De richtlijn voorziet momenteel slechts in minimale vereisten op

het gebied van onderhoud en bevat geen enkele bepaling ter voorkoming van manipulatie van systemen en met name besturingssoftware. De Europese Commissie zou zo snel mogelijk met maatregelen moeten komen om het gebruik van land- en bosbouwtrekkers met slecht onderhouden nabehandelingssystemen aan banden te leggen en om te voorkomen dat derden zonder uitdrukkelijke toestemming van de producent toegang kunnen krijgen tot softwaresystemen die de werking van de voertuigen en de controle op hun emissies regelen.

Brussel, 16 februari 2011

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Staffan NILSSON
