

**PL**

**D5 95728**  
**Streszczenie**

**PL**

**PL**



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.1.2011  
SEK(2011) 44 wersja ostateczna

## **DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**

### **Dokument uzupełniający**

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 2000/25/WE w odniesieniu do zastosowania etapów emisji  
zanieczyszczeń do ciągników o wąskim rozstawie kół

### **STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW**

SEK(2011) 43 wersja ostateczna  
KOM(2011) 1 wersja ostateczna

**Zastrzeżenie:** Niniejsze streszczenie dotyczy wyłącznie służb Komisji zaangażowanych w jego przygotowanie i nie przesądza o ostatecznym kształcie decyzji podjętej przez Komisję.

## 1. OPIS PROBLEMU

Ocena dotyczy możliwości spełnienia obowiązujących wymogów prawnych w zakresie emisji zanieczyszczeń przez tak zwane ciągniki o wąskim rozstawie kół. Przy rocznej sprzedaży około 26 000 sztuk stanowią one 16 % unijnego rynku nowych ciągników. Są one specjalnie dostosowane do szczególnych właściwości terenu i rozkładu winnic i sadów w Europie, takich jak wąskie rzędy winnic. W rezultacie ciągniki o wąskim rozstawie kół są produkowane i wykorzystywane prawie wyłącznie w Europie. Problem jest dwójaki: adekwatność ustalonych wartości granicznych oraz brak technicznych możliwości ich osiągnięcia.

W 2005 r., gdy ustawodawca wprowadził nowe wartości graniczne emisji dla ciągników, niewiele było informacji dotyczących technologii potrzebnych do spełnienia tych norm. Oprócz obowiązującego obecnie etapu IIIA określono także etap IIIB oraz etap IV, nakładając wymóg istotnej redukcji emisji cząstek stałych (PM) oraz tlenków azotu (NOx). Obecnie ustalone terminy wdrożenia etapów dotyczące wprowadzania do obrotu ciągników o wąskim rozstawie kół w odpowiednich kategoriach silników (stanowiących 75 % rynku nowych ciągników o wąskim rozstawie kół) są następujące:

<b>Moc silnika</b>	<b>Data wdrożenia (Etap IIIB)</b>	<b>Data wdrożenia (Etap IV)</b>
56-75 kW	1 stycznia 2012 r.	1 października 2014 r.
37-56 kW	1 stycznia 2013 r.	-

W dyrektywie 2000/25/WE dotyczącej emisji zanieczyszczeń przez ciągniki uwzględniono możliwość wystąpienia trudności w przypadku ciągników o wąskim rozstawie kół i w art. 4 ust. 8 wprowadzono wymóg przeprowadzenia dalszego studium wykonalności w odniesieniu do przewidywanych wartości granicznych emisji dla ciągników o wąskim rozstawie kół. Z czasem potwierdziło się, że w przypadku ciągników o wąskim rozstawie kół bardzo trudno będzie spełnić kolejne etapy wymogów w zakresie emisji. Dzieje się tak, ponieważ w odróżnieniu od zwykłych, większych ciągników, ciągniki o wąskim rozstawie kół mają mało miejsca na zamontowanie wymaganego nowego silnika i urządzeń do oczyszczania spalin. Zwiększenie wymiarów pojazdu spowodowałoby pogorszenie sterowności, straty w zakresie gruntów uprawnych i ogólne trudności w korzystaniu z tych ciągników w środowisku, do którego są przeznaczone, co odbyłoby się ze szkodą dla zasadniczych wymagań użytkowników.

Wymogi w zakresie emisji etapu IIIB oraz IV nie stanowiłyby problemu, gdyby w odpowiednim czasie pojawiły się zadowalające rozwiązania technologiczne dla ciągników o wąskim rozstawie kół. Z najnowszych informacji rynkowych wynika jednak, że prace nad rozwojem silnika i technologii oczyszczania spalin, służące spełnieniu wymogów etapu IIIB, dopiero niedawno zaowocowały pierwszymi prototypowymi rozwiązaniami. W przypadku etapu IV nadal prowadzone są prace badawczo-rozwojowe nad koncepcjami silnika. Ponadto konieczne będą dodatkowe starania o dostosowanie tych technologii do wykorzystania w ciągnikach o wąskim rozstawie kół i ich wcielenie przy ograniczonej dostępnej przestrzeni. Na podstawie standardowych okresów realizacji w przemyśle można się spodziewać, że

proces ten w przypadku etapu IIIB zajmie od 3 do 6 lat. W odniesieniu do etapu IV, przy założeniu, że można zademonstrować wykonalną technicznie koncepcję, rozwój zgodnego z wymogami ciągnika o wąskim rozstawie kół może jeszcze zająć od 6 do 10 lat.

Najbardziej dotkniętymi stronami są producenci silników i ciągników, ich pracownicy oraz sektor rolnictwa. Po pierwsze producenci silników muszą opracować nowe silniki, które odpowiadają nowym wartościom granicznym emisji. Po drugie producenci ciągników o wąskim rozstawie kół muszą sprostać wyzwaniu zainstalowania nowej generacji silników w swoich szczególnych wyrobach i utrzymać ich zdolność do poruszania się w wąskich rzędach winnic. Brak nowych ciągników o wąskim rozstawie kół, które byłyby kompatybilne z obecnymi wymiarami rzędów w winnicach i sadach oraz istniejącym sprzętem lub narzędziami stosowanymi w uprawach, wpłynąłby na sektor rolnictwa. Pracownicy zatrudnieni przez producentów tych ciągników także zostaliby dotknięci, gdyby doszło do przerw w pracy zakładów z powodu niemożności zaspokojenia popytu na nowe produkty.

W niniejszej ocenie skutków przedstawiono strategiczne warianty rozwiązania tego problemu.

## **2. ANALIZA ZGODNOŚCI Z ZASADĄ POMOCNICZOŚCI**

W dyrektywie dotyczącej emisji zanieczyszczeń przez ciągniki dokonano harmonizacji przepisów państw członkowskich w zakresie wartości granicznych emisji oraz procedur homologacji typu silników przeznaczonych do montowania w ciągnikach. Wszelkie zmiany tej dyrektywy mogą być dokonywane jedynie na poziomie UE. Istnieje jednak ryzyko, że w przypadku braku działań państwa członkowskie zastosują środki krajowe dla rozwiązania problemu, co doprowadziłoby do rozdrobnienia rynku wewnętrznego i nierównych warunków konkurencji między różnymi państwami członkowskimi. Dlatego też działanie UE jest uzasadnione i oznacza wartość dodaną w zakresie utrzymania rynku wewnętrznego ciągników.

## **3. CELE**

Cele polityki związane są z konkurencyjnością i zagadnieniami środowiska. Celem ogólnym w procesie rozwiązywania rozpoznanego problemu jest ochrona konkurencyjności i rentowności przemysłu produkującego ciągniki przy równoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu ochrony środowiska i redukcji emisji zanieczyszczeń przez ciągniki.

Wobec niemożności wprowadzenia na rynek w 2012 r. produktów zgodnych z wymogami producentom ciągników o wąskim rozstawie kół prawdopodobnie grozi znaczne uszczuplenie dochodów. To oznacza poważne zagrożenie dla inwestycji na rzecz badań i rozwoju, które są potrzebne do stworzenia technicznych rozwiązań koniecznych do ponownego wejścia na rynek. Ryzyko to może zagrozić istnieniu wielu z tych wyspecjalizowanych przedsiębiorstw, które są przeważnie przedsiębiorstwami przemysłowymi o ograniczonej wielkości i kapitale, w tym małych i średnich przedsiębiorstwach.

Jeśli chodzi o ochronę środowiska, to wymiana ciągników jest kluczem do ograniczenia emisji PM i NOx. Jeśli nowe ciągniki o wąskim rozstawie kół nie będą dostępne na rynku z powodu trudności technicznych w spełnieniu wymogów regulacyjnych, można się spodziewać, że użytkownicy dostosują się do sytuacji, przedłużając korzystanie ze starych ciągników o wąskim rozstawie kół, emitując więcej zanieczyszczeń niż ma to miejsce w normalnym czasie użytkowania. Ponadto potrzebne są bodźce zachęcające przemysł do

kontynuowania prac nad bardziej ekologicznymi ciągnikami o wąskim rozstawie kół oraz do osiągnięcia koniecznej redukcji zanieczyszczeń w perspektywie średnio- i długoterminowej. Emisja zanieczyszczeń przez używane obecnie ciągniki o wąskim rozstawie kół stanowi 0,2 % całkowitej emisji PM i 0,5 % całkowitej emisji NOx w UE.

#### 4. WARIANTY STRATEGICZNE

Sześć wariantów strategicznych uznano za możliwe sposoby osiągnięcia wytyczonych celów polityki. Są to:

- ***Wariant 1 – Niepodejmowanie nowych działań = Wariant podstawowy.***

Obecne daty wdrożenia przewidziane dla ciągników o wąskim rozstawie kół w celu osiągnięcia zgodności z nowymi wartościami granicznymi etapu IIIB i etapu IV pozostają niezmiennie, co oznacza, że etap IIIB zacząłby obowiązywać nowe ciągniki o wąskim rozstawie kół począwszy od 1 stycznia 2012 r., natomiast etap IV – od 1 października 2014 r.

- ***Wariant 2 – Przewiduje 3 dodatkowe lata na wdrożenie etapów IIIB i IV w przypadku ciągników o wąskim rozstawie kół.***

Terminy wdrożenia przewidziane dla ciągników o wąskim rozstawie kół w celu spełnienia wymogów emisji etapu IIIB i etapu IV zostałyby opóźnione o 3 lata. Etap IIIB obowiązywałby nowe ciągniki o wąskim rozstawie kół począwszy od 1 stycznia 2015 r., a etap IV – od 1 października 2017 r.

- ***Wariant 3 – Przewiduje 5 dodatkowych lat na wdrożenie etapów IIIB i IV w przypadku ciągników o wąskim rozstawie kół.***

Daty wdrożenia przewidziane dla ciągników o wąskim rozstawie kół w celu spełnienia wymogów emisji etapu IIIB i etapu IV zostałyby opóźnione o 5 lat. Etap IIIB obowiązywałby nowe ciągniki o wąskim rozstawie kół począwszy od 1 stycznia 2017 r., a etap IV – od 1 października 2019 r.

- ***Wariant 4 – Zwolnienie ciągników o wąskim rozstawie kół z wymogów etapów IIIB i IV.***

Biorąc pod uwagę specyficzne ograniczenia budowy ciągników o wąskim rozstawie kół oraz niewielki udział w rynku w porównaniu z całym rynkiem ciągników, dodatkowym wariantem mogłoby być całkowite zwolnienie ciągników o wąskim rozstawie kół z wymogów etapów IIIB i IV. Oznaczałoby to utrzymanie obecnych wymogów etapu IIIA obowiązujących te specjalne ciągniki na czas nieokreślony.

- ***Wariant 5 – Pominięcie etapu IIIB i wprowadzenie etapu IV w przewidzianym czasie.***

Ten wariant zakłada pominięcie etapu IIIB i wprowadzenie wartości granicznych emisji etapu IV w czasie pierwotnie przewidzianym w prawodawstwie dotyczącym emisji zanieczyszczeń przez ciągniki, tzn. od 1 października 2014 r.

- ***Wariant 6 – Wydłużenie obowiązywania przepisów dotyczących elastyczności w odniesieniu do ciągników o wąskim rozstawie kół***

Ten wariant przewiduje kolejne wydłużenie obowiązywania przepisów dotyczących elastyczności zawartych w dyrektywie dotyczącej emisji zanieczyszczeń przez ciągniki w odniesieniu do ciągników o wąskim rozstawie kół, aby umożliwić producentom ciągników o wąskim rozstawie kół sprzedaż dodatkowej ilości ciągników, które nie spełniają wymogów, bez zmiany samych wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń.

Wariant 5 odrzucono we wczesnym stadium, ponieważ opracowanie pojazdu zgodnego z wymogami etapu IV zajmie znacznie więcej czasu, niż jest go do dyspozycji przed obowiązkowym wprowadzeniem wartości granicznych przewidzianym w przepisach prawnych. W tym wariantcie można by się spodziewać wystąpienia od 2014 r. istotnych negatywnych skutków (niemożność sprzedaży ciągników o wąskim rozstawie kół zgodnych z wymogami, uszczuplenie dochodów, kontynuacja korzystania ze starych ciągników), prawdopodobnie w znacznie większym stopniu niż w przypadku wariantu 1. Ponadto oznaczałoby to zmarnowanie zasobów w przypadku przedsiębiorstw, które zainwestowały w rozwiązania technologiczne dla spełnienia etapu IIIB.

Odrzucono również wariant 6. Przepisy dotyczące elastyczności w odniesieniu do ciągników umożliwiają producentom kontynuację sprzedaży ciągników niezgodnych z wymogami po dacie wdrożenia nowych etapów emisji zanieczyszczeń. Obecne przepisy przewidują taką ulgę na okres zaledwie kilku miesięcy. Można sobie wyobrazić dalsze rozszerzenie przepisów dotyczących elastyczności w odniesieniu do ciągników o wąskim rozstawie kół w celu ich dostosowania do czasu realizacji potrzebnego na stworzenie zgodnych z wymogami ciągników o wąskim rozstawie kół. W takim przypadku przepisy dotyczące elastyczności należałoby rozszerzyć o około 300 %. W praktyce taki wariant oznaczałby opóźnienie o 3 lata zastosowania nowych etapów emisji zanieczyszczeń, podobnie jak w wariantcie 2. Obciążenia administracyjne dla producentów i organów administracji związane z wdrożeniem systemu elastyczności byłyby jednak znacznie większe.

## 5. OCENA SKUTKÓW

Ze względu na fakt, iż niniejsza ocena skutków dotyczy „wąskiego” działania legislacyjnego, zawiera ona zasadniczo jakościową ocenę poszczególnych wariantów, uzupełnioną o ocenę ilościową skutków w przypadkach, w których dostępna była wystarczająca ilość danych. Analizę przeprowadzono na podstawie danych dostępnych z różnych źródeł, w tym badań przeprowadzonych na poparcie niniejszej oceny przez JRC, Arcadis i samych przedstawicieli przemysłu (w szczególności producentów silników, technologii oczyszczania spalin oraz ciągników), które dostarczyły informacji na temat wyników prac badawczo-rozwojowych oraz zgodnych z obecnym stanem wiedzy technologii związanych z wdrażaniem nowych etapów dla ciągników o wąskim rozstawie kół.

- ***Wariant 1 – Niepodejmowanie nowych działań = Wariant podstawowy.***

Wariant ten oznacza poważne zagrożenie zakłócenia funkcjonowania przemysłu i rynku ciągników o wąskim rozstawie kół, ponieważ przemysł nie będzie miał zgodnych z wymogami ciągników gotowych na czas wdrożenia etapu IIIB lub etapu IV. Użytkownicy nie będą w stanie wymienić starych zanieczyszczających ciągników na nowoczesny sprzęt i prawdopodobnie nadal wykorzystywać będą stare ciągniki o wysokiej emisji zanieczyszczeń i pogarszającym się bezpieczeństwie pracy. Kilka lat później na rynku mogą pojawić się zgodne z wymogami ciągniki (w

kategori silników o niższej mocy), jednak przedłużające się uszczuplenie dochodów z ciągników o wąskim rozstawie kół może doprowadzić niektórych producentów do zaprzestania działalności, powodując likwidację znacznej liczby miejsc pracy, szacowanej na 3 000 w przeciągu trzech lat. Ponadto z uwagi na niemożność wymiany istniejących ciągników można szacować, że około 80 000 pracowników korzystających z ciągników o wąskim rozstawie kół będzie narażonych na większe ryzyko dla bezpieczeństwa, przynajmniej przez okres najbliższych 3 lat. W rzeczywistości najnowsze przepisy poprawiły wymogi w zakresie bezpieczeństwa nowych ciągników, w szczególności wypadków polegających na wywróceniu się maszyny, a wymiana ciągników jest niezbędna dla poprawy bezpieczeństwa pracy.

W tym wariantcie wartości całkowitej emisji PM i NOx są wyższe niż pierwotnie zakładano w przypadku nowych wartości granicznych emisji. Spowodowane jest to kontynuacją korzystania ze starych ciągników ze względu na brak dostępnych nowych, zgodnych z wymogami ciągników o wąskim rozstawie kół.

Zainteresowane podmioty (przede wszystkim przedstawiciele przemysłu) od wielu lat krytykują ten wariant i ostrzegają przed jego negatywnymi konsekwencjami.

- ***Wariant 2 – Przewiduje 3 dodatkowe lata na wdrożenie etapów IIIB i IV w przypadku ciągników o wąskim rozstawie kół.***

Wariant ten, dając trzy dodatkowe lata na dostosowanie ciągników o wąskim rozstawie kół, byłby bardzo skuteczny w łagodzeniu ekonomicznych skutków dla przemysłu, sprowadzając je do ambitnych lecz wykonalnych proporcji, bez poważnych szkód społecznych. Przemysł pozostawałby pod stałą presją zmuszającą go do szukania technicznych rozwiązań dla spełnienia wymogów związanych z nowymi wartościami granicznymi emisji wprowadzonymi w dyrektywie, a zatem wspierano by innowacyjność. Szacuje się, że w przeciągu najbliższych 4 lat producenci musieliby zwiększyć swoje nakłady na badania i rozwój z 3 % do ponad 6 % obrotów, aby spełnić wymogi etapu IIIB w 2015 r. Nakłady na badania i rozwój producentów ciągników o wąskim rozstawie kół wyniosłyby ogółem około 50 mln euro. Zgodnie z oczekiwaniami poprawiłoby się również bezpieczeństwo pracy dzięki zastąpieniu starszych ciągników o wąskim rozstawie kół nowymi, bardziej bezpiecznymi.

W porównaniu z wariantem podstawowym (wariant 1) skutki dla środowiska są pozytywne, bo choć ciągniki o wąskim rozstawie kół spełniające wymogi etapu IIIB nie są dostępne, to nowe ciągniki zgodne z wymogami etapu IIIA będą mogły wejść na rynek i ograniczyć emisję zanieczyszczeń, zastępując stare i zanieczyszczające środowisko ciągniki o wąskim rozstawie kół. Całkowite korzyści dla środowiska w tym wariantcie szacuje się na 122 mln euro (niższe poziomy emisji PM wycenia się na 31 mln euro, emisji NOx – na 91 mln euro).

Niektóre przedsiębiorstwa przemysłowe uznały ten wariant za wykonalny, inne uważają, że tak nie jest.

- ***Wariant 3 – Przewiduje 5 dodatkowych lat na wdrożenie etapów IIIB i IV w przypadku ciągników o wąskim rozstawie kół.***

Wariant ten, dając pięć dodatkowych lat na dostosowanie ciągników o wąskim rozstawie kół, byłby bardzo skuteczny w zapobieganiu likwidacji miejsc pracy w tym sektorze. Przemysł nadal pozostawałby pod naciskiem konieczności szukania rozwiązań technicznych dla spełnienia wymogów dyrektywy, lecz wszystkie zainteresowane podmioty przemysłowe miałyby wystarczającą ilość czasu na wypracowanie takich rozwiązań technicznych dla ciągników o wąskim rozstawie kół. Wrażenie, że przemysł nie próbował dostosować się do wartości granicznych w terminie, może jednak nieco podważyć wiarygodność prawodawstwa. Wariant ten odpowiada obecnym wnioskom ze strony producentów ciągników o wąskim rozstawie kół. Zgodnie z oczekiwaniami poprawiłoby się bezpieczeństwo pracy dzięki zastąpieniu starszych ciągników o wąskim rozstawie kół nowymi, bardziej bezpiecznymi.

Nastąpiłaby również poprawa skutków dla środowiska w porównaniu z wariantem podstawowym dzięki zastąpieniu starych ciągników o wąskim rozstawie kół nowymi, bardziej ekologicznymi, zgodnymi z wymogami etapu IIIA. Całkowite korzyści dla środowiska w tym wariantcie szacuje się na 74 mln euro (niższe poziomy emisji PM wycenia się na 12 mln euro, emisji NO<sub>x</sub> – na 62 mln euro). Wartości te są niższe niż w przypadku wariantu 2, ponieważ etap IIIB zacznie być stosowany 2 lata później.

Wariant ten odpowiada obecnym wnioskom ze strony producentów ciągników o wąskim rozstawie kół.

- **Wariant 4 – Zwolnienie ciągników o wąskim rozstawie kół z wymogów etapów IIIB i IV.**

Zwolnienie na stałe skutecznie łagodzi negatywne skutki ekonomiczne dla przemysłu, ale nie daje żadnej pewności, że emisje zanieczyszczeń będą ograniczane w perspektywie długofalowej, ponieważ wątpliwe jest, by stworzono ciągniki o wąskim rozstawie kół zgodne z wymogami etapów IIIB lub IV. Jako że z czasem emisja PM i NO<sub>x</sub> z innych źródeł zgodnie z oczekiwaniami ma się zmniejszyć, relatywny udział ciągników o wąskim rozstawie kół w emisji zanieczyszczeń zwiększy się. Całkowite koszty dla środowiska w tym wariantcie szacuje się na 674 mln euro (wyższe poziomy emisji PM wycenia się na 313 mln euro, emisji NO<sub>x</sub> – na 361 mln euro). W perspektywie krótkofalowej jednak pozytywnym skutkiem dla środowiska byłoby przynajmniej udostępnienie nowych ciągników etapu IIIA do zastąpienia nimi starych, bardziej zanieczyszczających środowisko. Zwolnienie spowodowałoby także w dużej mierze zniesienie jakichkolwiek bodźców zachęcających do inwestowania w badania i rozwój oraz innowację w dziedzinie technologii środowiskowych dla ciągników o wąskim rozstawie kół. Znow, zgodnie z oczekiwaniami, poprawiłoby się bezpieczeństwo pracy dzięki zastąpieniu starszych ciągników o wąskim rozstawie kół nowymi, bardziej bezpiecznymi.

Nie byłoby żadnego ryzyka, że przedsiębiorstwa zostaną zmuszone do zaprzestania działalności z powodu wymogów dotyczących emisji zanieczyszczeń, ponieważ wymogi te pozostałyby faktycznie niezmienione. Zlikwidowana mogłaby zostać niewielka liczba miejsc pracy związanych z pracami badawczo-rozwojowymi w sektorze produkcji ciągników i oczyszczania spalin.

Pierwotnie był to wariant, o który występowały zainteresowane podmioty (przemysłowe). Ostatnio wnioskuje one o 5-letnie opóźnienie.



## 6. PORÓWNANIE WARIANTÓW

W wyniku powyższej analizy stwierdza się, że opóźnienie terminów wdrożenia obowiązujących ciągniki o wąskim rozstawie kół o 3 lata (wariant 2) jest najbardziej właściwym środkiem, który zagwarantuje osiągnięcie celów zapewnienia konkurencyjności przemysłu i lepszej ochrony środowiska. Jak podsumowano w tabeli poniżej, wariant ten niesie ze sobą najbardziej korzystne ogólne skutki pod względem ekonomicznym, środowiskowym i społecznym.

	<b>Wariant 1 - podstawowy</b>	<b>Wariant 2 – opóźnienie o 3 lata</b>	<b>Wariant 3 – opóźnienie o 5 lat</b>	<b>Wariant 4 - zwolnienie</b>
<b>Bezpośrednie skutki ekonomiczne (dla przemysłu)</b>	0  Zerowa sprzedaż ciągników o wąskim rozstawie kół do czasu wynaleźnia rozwiązań technicznych, uszczuplenie dochodów, poważne ryzyko upadłości	+	+	+
<b>Pośrednie skutki ekonomiczne (dla konsumentów)</b>	0  Nie mogą odnowić narzędzi, wyższe koszty utrzymania sprzętu	+	+	++
<b>Wpływ na badania i rozwój</b>	0  Niektórzy ścigają się w innowacji, ale brakuje przychodów na jej finansowanie	++	+	--
<b>Emisje PM<sup>1</sup></b>	0  Wydłuża się korzystanie ze starych, zanieczyszczających środowisko ciągników	++	+	--
<b>Emisje NOx</b>	0  Wydłuża się korzystanie ze starych, zanieczyszczających środowisko ciągników	++	+	--

<sup>1</sup> Szacowane emisje zanieczyszczeń i skutki w ujęciu pieniężnym są porównywane z wariantem podstawowym. Emisje odpowiadają ramom czasowym do 2050 r., a skutki środowiskowe w ujęciu pieniężnym wyliczono dla okresu 2012-2030.

<b>Wpływ na zatrudnienie</b>	0 Poważne ryzyko likwidacji miejsc pracy, do 3 000 w przeciągu 3 lat	+	+	+
<b>Wpływ na bezpieczeństwo pracy</b>	0 Niebezpieczne ciągniki są używane dłużej, ok. 80 000 pracowników jest narażonych	+	+	+

Opóźnienie o 3 lata umożliwi większości producentów zastosowanie najnowszych osiągnięć technologicznych do ciągników o wąskim rozstawie kół zgodnych z wartościami granicznymi etapu IIIB przy równoczesnym zaspokojeniu podstawowych wymagań klientów dotyczących wykorzystania tych ciągników w winnicach i sadach. W ten sposób można uniknąć istotnej redukcji miejsc pracy wariantu 1, zachowując pozytywne skutki dla środowiska i bezpieczeństwa pracy dzięki kontynuacji wymiany unijnych ciągników. W porównaniu z wariantem 3 opóźnienie będzie dostosowane do niezbędnego rozwoju technologicznego, a zarazem zachęcać będzie do innowacji. Niewielkie opóźnienie sprawi, że korzyści środowiskowe oczekiwane w związku z pierwotnymi przepisami zostaną zrealizowane, w przeciwieństwie do wariantu 4.

## 7. MONITOROWANIE I OCENA

Ważne będzie monitorowanie w czasie osiągnięć technicznych w przemyśle, aby ustalić, czy dokonuje się postęp w kierunku przejścia do wartości granicznych etapów IIIB i IV. Kluczowe wskaźniki to poziom inwestycji w badania i rozwój w omawianym sektorze, poziom sprzedaży i rentowność przedsiębiorstw (w szczególności małych i średnich przedsiębiorstw) działających w tym sektorze oraz liczba ciągników o wąskim rozstawie kół, które uzyskają homologację typu w odniesieniu do wartości granicznych etapów IIIB i IV. Istotne będzie także monitorowanie emisji NO<sub>x</sub> i PM przypisywanych ciągnikom o wąskim rozstawie kół.

Zgodnie z powyższym bardzo ważne będzie prowadzenie stałego dialogu z przemysłem w celu śledzenia inwestycji w badania i rozwój ze strony dużych i małych przedsiębiorstw w tym sektorze oraz monitorowania konkurencyjności w tym sektorze i jego zdolności do wypracowania w ciągu najbliższych kilku lat odpowiednich rozwiązań technologicznych. Mając na uwadze wdrożenie przepisów w przyszłości istotne będzie monitorowanie rynku ciągników o wąskim rozstawie kół oraz rozwoju technologii, w tym pojawiania się możliwych rozwiązań służących przejściu do etapu IV. Jednym ze sposobów nadających się do prowadzenia tego stałego dialogu jest wykorzystanie grupy roboczej ds. ciągników rolniczych (Working Group on Agricultural Tractors – WGAT).