

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia (UE) nr .../... Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji pojazdów rolniczych i leśnych

COM(2010) 395 wersja ostateczna – 2010/0212 (COD)

(2011/C 54/13)

Sprawozdawca generalny: **Ludvík JÍROVEC**

Dnia 7 września 2010 r. Rada, działając na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia (UE) nr .../2010 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji pojazdów rolniczych i leśnych

COM(2010) 395 wersja ostateczna – 2010/0212 (COD).

Dnia 14 września 2010 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 467. sesji plenarnej w dniach 8–9 grudnia 2010 r. (posiedzenie z 9 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny, zgodnie z art. 57 regulaminu wewnętrznego, wyznaczył Ludvíka JÍROVCA na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 142 do 2 – 9 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wprowadzenie i streszczenie dokumentu Komisji

1.1 Wniosek ma na celu ustanowienie jednolitych zasad dotyczących produkcji pojazdów rolniczych i leśnych. Obowiązujące prawodawstwo zostanie zastąpione nowym w celu jego dostosowania do zasad lepszego stanowienia i uproszczenia prawa. Wniosek ten przyczyni się do konkurencyjności tej branży oraz do funkcjonowania rynku wewnętrznego.

1.2 Zgodnie z zaleceniem przedstawionym w sprawozdaniu grupy CARS 21, wniosek znacząco upraszcza prawodawstwo w zakresie homologacji typu, zastępując 24 dyrektywy bazowe (oraz około 35 powiązanych dyrektyw zmieniających) w dziedzinie wymogów technicznych dotyczących pojazdów rolniczych i leśnych jednym rozporządzeniem Rady i Parlamentu Europejskiego.

1.3 Komitet uważa, że skodyfikowanie wszystkich dokumentów w jednym rozporządzeniu jest bardzo przydatne. Wniosek w sprawie kodyfikacji obejmuje zapewnienie, iż nie wprowadza żadnych istotnych zmian, a jedynie służy prezentacji prawa UE w sposób jasny i przejrzysty. W świetle tego zapewnienia Komitet w pełni popiera ten cel i przyjmuje przedstawiony wniosek z zadowoleniem.

2. Uwagi

2.1 Procedura homologacji typu jest czasochłonna, dlatego EKES obawia się, że mogłaby ona opóźnić wprowadzanie nowych maszyn, co byłoby katastrofalne w skutkach dla drobnych

producentów. Nowe rozporządzenie musi być zatem wystarczająco elastyczne, by pozwalało na ciągły rozwój istniejących maszyn i wprowadzanie nowych typów.

2.2 W przypadku niektórych typów ciągników przeznaczonych wyłącznie do użytku w terenie należy rozważyć wyłączenia, które dotyczyłyby przepisów odnoszących się do poruszania się po drogach. Problem ten ma szczególne znaczenie w przypadku pojazdów specjalnych.

2.3 EKES wyraża również przekonanie, że wszelkie przepisy powinny opierać na więcej niż dwóch klasach prędkości, jak to ma miejsce obecnie. W miarę poprawy stabilności i siły hamowania ciągników dzięki postępowi technologicznemu, prędkość szybkich ciągników drogowych będzie wzrastać. Należy stworzyć możliwości dla wolniejszych typów pojazdów, które znajdują się w „kategorii pojazdów rolniczych lub leśnych”. Zdaniem EKES-u proponowane rozporządzenie utrudniałoby rozwój mniejszych ciągników, podnosząc niepotrzebnie koszty zapewnienia zgodności, a jednocześnie nie uznając zmian koniecznych w pojazdach, które mogą poruszać się z prędkością do 65 km/h, z możliwością rozwijania jeszcze większych prędkości w przyszłości.

2.4 EKES pragnąłby także, by Komisja zajęła się drugorzędnymi zagadnieniami związanymi z użytkowaniem pojazdów rolniczych lub leśnych na drogach. W szczególności Komitet zachęcałby do wprowadzenia europejskich norm w zakresie praw jazdy, kontroli pojazdów i użytkowania dróg. Pomogłoby to zagwarantować w całej Europie jednolite przepisy i regulacje dotyczące użytkowania ciągników, które zastąpiłyby obowiązujące obecnie różne uregulowania krajowe.

2.5 EKES zaleca, by producenci byli w stanie spełniać wymogi, w tym wymogi techniczne, z chwilą wejścia rozporządzenia w życie. W przypadku gdy będzie to niemożliwe, należy przewidzieć odpowiednie rozwiązania wyjątkowe lub przejściowe.

2.6 Zdaniem EKES-u w odniesieniu do artykułu 8 „Wymogi dotyczące bezpieczeństwa pracy” dalsze uregulowania szczegółowe należałoby wprowadzać nie za pośrednictwem przyszłej dyrektywy w sprawie homologacji typu, a raczej na podstawie przepisów dyrektywy 2006/42/WE w sprawie maszyn.

Bruksela, 9 grudnia 2010 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON
