

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 97/68/ES, pokud jde o ustanovení o motorech uvedených na trh v rámci přechodného režimu

KOM(2010) 362 v konečném znění – 2010/0195 (COD)

(2011/C 48/23)

Samostatný zpravodaj: **pan PEZZINI**

Dne 7. září 2010 se Rada a dne 7. září 2010 Evropský parlament, v souladu s článkem 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU), rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 97/68/ES, pokud jde o ustanovení o motorech uvedených na trh v rámci přechodného režimu

KOM(2010) 362 v konečném znění – 2010/0195 (COD).

Specializovaná sekce Jednotný trh, výroba a spotřeba, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 1. září 2010.

Na 465. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 15. a 16. září 2010 (jednání dne 16. září 2010), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor jednomyslně následující stanovisko.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor je přesvědčen, že záměr uvádět na evropský trh **motory nesilničních pojízdných strojů** (NRMM – Non-Road Mobil Machinery) se stále nižšími emisemi oxidu uhelnatého, oxidů dusíku, uhlovodíků a částic⁽¹⁾, stále šetrnější k životnímu prostředí, nemá žádnou alternativu a odpovídá cílům snížení emisí škodících zdraví a klimatu, jež si EU vytyčila v časovém horizontu roku 2020.

1.2 Výbor je dále přesvědčen, že především v období globální krize v oblasti finančnictví, hospodářství a zaměstnanosti je třeba pro evropský průmysl výroby motorů NRMM zajistit:

— odpovídající úroveň konkurenceschopnosti,

— možnosti a čas k výzkumu a technologickému vývoji,

— odpovídající úroveň pružnosti pro inovační výrobní aplikace a nezbytné úpravy zástavby motorů⁽²⁾, jež umožní bez rizika ohrožení zaměstnanosti splnit a dodržovat požadavky na mezní hodnoty emisí.

1.3 Výbor tudíž podporuje návrh Komise, jenž zvyšuje na 50 % podíl v přechodné etapě u sektorů již zahrnutých podle

směrnice NRMM⁽³⁾ do přechodného režimu, upravuje maximální počet motorů, které lze uvést na trh v jeho rámci, a zahrnuje do něj železniční motorové vozy a lokomotivy s 20 % podílem.

1.4 Jak již v minulosti Výbor zdůraznil, schvalování typů motorů poháněných referenčními palivy zaručuje splnění mezních hodnot etapy III B. Emise však budou těmto hodnotám odpovídat, pouze pokud budou vhodná paliva skutečně přítomna na trhu⁽⁴⁾.

1.4.1 Vzhledem k technologii potřebné k dosažení mezních hodnot fáze III B⁽⁵⁾ pro emise částic a NO_x⁽⁶⁾ se musí snížit obsah síry v palivu pod úroveň existující v četných členských státech a jeví se jako nezbytné definování charakteristik referenčního paliva.

1.5 Výbor považuje za nutné, má-li být cílů dosaženo, nejen stanovit přísné mezní hodnoty, ale také zkušební postupy vhodné pro konkrétní situace, a omezit laboratorní zkoušky vedoucí k teoretickým výsledkům a rozporným metodologiím kontroly emisí. Z toho vyplývá, že je třeba přesně stanovit, jak se chovají výfukové plyny pojízdných nesilničních strojů v průběhu skutečného použití, nejen hodnotit chování a exhalace samotných motorů testovaných na zkušební lavičce.

⁽¹⁾ CO, NO_x, HC, PM.

⁽²⁾ Konstrukteři strojů musejí celkově revidovat projekt zařízení, do nichž mají být nové motory instalovány.

⁽³⁾ Směrnice 97/68/ES.

⁽⁴⁾ Úř. věst C 220, 16.9.2003, s. 16.

⁽⁵⁾ Od 1. ledna 2011.

⁽⁶⁾ Viz poznámka pod čarou č. 1.

1.6 Výbor vyjadřuje znepokojení týkající se dodržení plánovaných dat vstupu etapy III B a etapy IV a souvisejících postupů schvalování typů v platnost; klade si otázku, zda by nebylo vhodné odložení uskutečnění etapy III B o dva roky a etapy IV o tři roky, aby se zajistilo konkrétní a plné dodržení stanovené úpravy.

1.7 Výbor soudí, že mechanismy přechodných režimů a termíny realizace přechodu mezi různými etapami jsou zvláště zatěžující a náročné pro malé a střední podniky, a to vzhledem k tomu, že náklady na stroje a motory, především na výzkum a vývoj a na hodnocení souladu, jsou vždy závažnější pro malé podniky než pro velké průmyslové komplexy.

1.8 Výbor zastává názor, že existuje nebezpečí, že mechanické opotřebenění nesilničních strojů bude rychlejší než opotřebenění příslušných motorů⁽⁷⁾; proto je důležité brát v úvahu emise produkované po celou dobu životnosti motorů, tedy i po výměně mechanických částí stroje, a zavést obecně akceptované dlouhodobé technické požadavky, které by umožnily zabránit zhoršování úrovně emisí, k němuž dochází v průběhu času.

1.9 Výbor soudí, že žádosti o schválení typu uvedené v Příloze I by měly obsahovat nejen vzorek štítků o uvedení na trh v rámci přechodného režimu a vzorek doplňkového štítku, ale také zevrubný popis zařízení nutných k zajištění splnění stanovených mezních hodnot, na jejichž základě se typ schvaluje.

1.10 Výbor přikládá zásadní význam podpoře společného úsilí na úrovni evropské i mezinárodní, které by vedlo k vypracování jednoznačných a všemi přijímaných technických norem podporujících v odvětví obchodní výměnu na světové úrovni za stále užší harmonizace mezních hodnot emisí platných v Unii s hodnotami používanými nebo plánovanými v třetích zemích.

1.11 EHSV doporučuje vypracovat aktualizované prováděcí předpisy s cílem usnadnit výrobcům motorů, ale rovněž a zejména výrobcům strojů provádění opatření zavedených v různých fázích, a provést participativní prognózování ohledně perspektiv příspěvku NRMM k ochraně životního prostředí a ohledně možností podnitit použití ekoznačky v tomto odvětví.

1.11.1 Je třeba, aby nejen výrobci NRMM a strojů, do nichž jsou vsazeny upravené motory, ale rovněž koneční spotřebitelé z informační kampaně pochopili, že je nutné řádně uplatňovat opatření stanovená v různých fázích vývoje činností směřujících k nižšímu obsahu emisí tím, že se budou rozvíjet nové „zelené“

profesní a uživatelské profily, rovněž prostřednictvím evropského systému certifikace kvalifikací a vhodných podpůrných mechanismů a za pomoci sociálních partnerů a veřejných orgánů.

2. Úvod

2.1 Směrnice 97/68/ES (NRMM – Non-Road Mobil Machinery) se týká vznětových motorů o výkonu 18 až 560 kW. Stanoví mezní hodnoty emisí oxidu uhelnatého, oxidů dusíku, uhlovodíků a částic. Směrnice stanoví mezní hodnoty v jednotlivých etapách při jejich postupném zpřísňování a lhůty pro splnění stanovených požadavků na nejvyšší přípustné úrovně emisí ve výfukových plynech pro:

- vznětové motory ve stavebních strojích,
- zemědělské a lesnické stroje,
- motorové železniční vozy a lokomotivy,
- lodě užívané ve vnitrozemské plavbě,
- motory s konstantními otáčkami,
- malé zážehové motory používané v různých druzích strojů.

2.2 Ustanovení NRMM, ke kterým měl Výbor několikrát příležitost se vyjádřit⁽⁸⁾, byla postupně podrobena různým úpravám směrnicemi 2001/63/ES, 2002/88/ES a 2004/26/ES. Poslední z uvedených směrnic zavedla přechodné režimy usnadňující přechod mezi různými úrovněmi přípustných emisí.

2.3 Nedávná směrnice Komise 2010/26/EU z 31. března 2010 prodloužila období odchylné úpravy u benzinových (SI) motorů používaných v určitých malých ručních zařízeních do 31. července 2013 a vyjasnila některé technické mechanismy schvalování typů, které jsou nezbytné pro splnění požadavků etapy III B. Zjednodušila rovněž administrativní postupy pro žádosti v rámci přechodného režimu.

2.4 Obdobné právní normy existují ve Spojených státech a v menší míře i v Japonsku, zatímco další významné ekonomické oblasti, jako je Čína, Indie, Rusko nebo Brazílie, taková opatření nezavádějí.

2.5 Zavedené přechodné režimy odpovídají požadavku, aby bylo podnikům umožněno vyhovět novým normám, vzhledem k tomu, že technická řešení pro motory, které by vyhověly etapě III B, „nejsou dosud dokončena“ a „pro zajištění toho, aby na trh byly uváděny stroje vyhovující požadavkům etapy III B, je potřeba dalšího výzkumu a technologického vývoje ze strany výrobců původních zařízení“⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Úř. věst. C 407, 28.12.1998, Úř. věst. C 260, 17.9.2001, s. 1, Úř. věst. C 220, 16.9.2003, s. 16.

⁽⁹⁾ SEK(2010) 829, 7. července 2010, prováděcí návrh KOM(2010) 362 v konečném znění.

⁽⁷⁾ Viz poznámka pod čarou č. 4.

2.6 Na druhé straně byl evropský průmysl v oblasti NRMM na podzim roku 2008 podstatně zasažen důsledky globální hospodářské a finanční krize, především v oboru stavebních strojů⁽¹⁰⁾ a zemědělských strojů.

2.6.1 K zachování rozvoje tohoto průmyslu je v rámci ochrany životního prostředí třeba:

- udržet konkurenceschopnost evropského průmyslu NRMM za současného zmírnění bezprostředních tlaků hospodářské krize,
- umožnit průmyslu další financování činností výzkumu a vývoje ve všech druzích výrobku v průběhu etapy III B,
- omezovat emise nahrazováním starých NRMM čistějšími motory.

2.7 Sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje je regulováno unijními ustanoveními s omezenými mechanismy přechodného režimu, které určují mezní hodnoty emisí při jejich postupném zpříšňování a plánované lhůty pro splnění.

2.8 Komise si stanovila cíl pokud možno zmírnit nepružná ustanovení a zohlednit tak dopad hospodářské krize a potřebné znásobení nezbytného nasazení v oblasti výzkumu a vývoje technologií, aplikačních inovací a technické standardizace.

3. Návrh změny směrnice

3.1 Návrh předpokládá provedení následujících změn směrnice 97/68/ES.

3.1.1 Zvýšení procentního podílu motorů používaných v pozemních strojích, které jsou uváděny na trh v rámci přechodného režimu, ve všech kategoriích. Zvýšení ročního odbytu výrobce původních zařízení (OEM – Original Equipment Manufacturers) z 20 % na 50 % a přizpůsobení maximálního počtu motorů, které lze uvést na trh v rámci přechodného režimu jako alternativní možnosti na období mezi etapami mezních hodnot III A a III B.

3.1.2 Zahrnutí motorů používaných pro pohon motorových železničních vozů a lokomotiv do přechodného režimu. Výrobci původních zařízení tak získají možnost uvést na trh omezený počet motorů v rámci přechodného režimu.

3.1.3 Platnost těchto opatření končí dnem 31. prosince 2013.

3.2 Navrhovaná možnost tedy předpokládá posílení stávajícího přechodného režimu a jeho rozšíření na sektory, které byly

dosud vyloučeny. Toto řešení nejlépe vyvažuje dopad na životní prostředí a hospodářský přínos v podobě snížení nákladů na vyhovění stanoveným požadavkům.

4. Obecné připomínky

4.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) podporuje přístup Komise, zaměřený na zajištění větší pružnosti při aplikaci různých etap zavádění přípustných mezních hodnot emisí oxidu uhelnatého, oxidů dusíku, uhlovodíků a částic z motorů NRMM.

4.2 EHSV se ztotožňuje s úsilím Komise, aby byla zachována konkurenceschopná úroveň a zaměstnanost v evropském průmyslu NRMM, jenž čelí důsledkům mezinárodní finanční a hospodářské krize, ale zároveň se zohlednila nutnost dosahovat vyšší úrovně ochrany životního prostředí a dobrých životních podmínek evropských obyvatel.

4.3 Výbor stejně jako ve svých předchozích stanoviscích k legislativním návrhům Komise ke snižování emisí potvrzuje svoji podporu všem unijním iniciativám, jejichž cílem je dosáhnout konkrétních cílů při omezování skleníkových plynů, což je zásadní otázkou v boji proti změně klimatu a při ochraně životního prostředí a zdraví.

4.4 Výbor tudíž podporuje návrh Komise, jenž zvyšuje na 50 % podíl v přechodné etapě u sektorů již zahrnutých do přechodného režimu upraveného směrnicí NRMM z roku 1997 a pozdějšími úpravami a dále do něj zahrnuje železniční motorové vozy a lokomotivy s 20 % podílem ročního odbytu výrobců původních zařízení vybavených motory, které náleží do této kategorie.

4.5 EHSV znovu připomíná⁽¹¹⁾, že emise budou odpovídat těmto hodnotám, pokud budou na trhu skutečně dostupná odpovídající paliva, a upozorňuje, že vzhledem k technologii potřebné k dosažení mezních hodnot emisí částic a NO_x pro fáze III B a IV se musí snížit obsah síry v palivu pod úroveň existující v četných členských státech; z toho vyplývá nutnost definování jednotného referenčního paliva, odpovídajícího reálné situaci na trhu paliv⁽¹²⁾.

4.6 Výbor také zdůrazňuje, že se jedná o komplexní a citlivý přezkum, který na jedné straně důvodně musí mít za cíl další snížení emisí oxidu uhelnatého, oxidů dusíku, uhlovodíků a částic, na druhé straně nesmí oslabit konkurenceschopnost dotčených průmyslových odvětví, jež působí na extrémně konkurenčním světovém trhu a procházejí krizí nebývalých rozměrů.

⁽¹¹⁾ Viz poznámka pod čarou č. 4.

⁽¹²⁾ Viz směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/17/ES ze dne 3. března 2003 o jakosti benzínu a motorové nafty.

⁽¹⁰⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index_en.htm.

4.7 Vzhledem k tomu přikládá EHSV zásadní význam podpoře společného úsilí na úrovni evropské i mezinárodní, které by vedlo k vypracování jednoznačných a všemi přijímaných technických norem podporujících globální obchodní výměnu s cílem stále užší harmonizace mezních hodnot emisí platných v Unii s hodnotami používanými nebo plánovanými v třetích zemích.

4.8 EHSV sdílí obavy vyjadřované těmi, kdo poukazují na možnost příliš silného dopadu na náklady průmyslu, na výdaje za výzkum a vývoj a hodnocení shody se směrnicí NRMM. Takové náklady, pokud nebudou plánovány a rozloženy v čase, by mohly ohrozit úroveň zaměstnanosti v dotčených odvětvích.

4.9 EHSV konstatuje, že má-li být cíl dosaženo, je nutné nejen stanovit přísné mezní hodnoty, ale také zkušební postupy vhodné pro konkrétní situace, vyhnout se používání výsledků získaných pouze v laboratorních podmínkách a rozporným strategiím kontrol emisí; je třeba formulovat přesně a jednoznačně, jak se chovají výfukové plyny pojezdných nesilničních strojů při skutečném použití, nejen měřit jejich exhalace na zkušební lavici ⁽¹³⁾.

4.10 Zvláštní pozornost si zasluhují malé a střední podniky v tomto odvětví; Výbor soudí, že mechanismy přechodných režimů, termíny realizace a termíny plánované pro přechod mezi různými etapami pro ně představují zvláště velkou zátěž vzhledem k nákladům přizpůsobení strojů a motorů, které jsou vždy závažnější pro malé podniky než pro velké průmyslové komplexy.

4.10.1 EHSV doporučuje vypracovat aktualizované prováděcí předpisy s cílem usnadnit výrobcům motorů, ale rovněž

a zejména výrobcům strojů, do kterých tyto motory mají být vsazeny, provádění opatření zavedených v různých realizačních fázích, doplnit je rovněž o příručky s osvědčenými postupy a provést participativní prognózování ohledně perspektiv příspěvku NRMM k ochraně životního prostředí a ohledně možností podnitit použití ekoznačky v tomto odvětví.

5. Konkrétní připomínky

5.1 Výbor vyjadřuje znepokojení týkající se dodržení plánovaných dat vstupu etapy III B a etapy IV a souvisejících postupů schvalování typů v platnost.

5.1.1 EHSV si klade otázku, zda by nebylo vhodné prodloužení o dva roky u etapy III B a o tři roky u etapy IV od data provedení, aby se zajistilo konkrétní a plné dodržení stanovené úpravy.

5.2 Pokud se jedná o Přílohu I, Výbor soudí, že žádosti o schválení typu by měly obsahovat nejen vzorek štítků o uvedení na trh v rámci přechodného režimu a vzorek doplňkového štítku, ale také zevrubný popis zařízení nutných ke splnění stanovených mezních hodnot, na jejichž základě se typ schvaluje.

5.3 Dále Výbor považuje za vhodné, aby Komise předložila zprávu Evropskému parlamentu, Radě a Výboru samému, v níž by na základě údajů poskytnutých výrobními podniky, uživateli a členskými státy doložila stav provádění navrhované směrnice a její dopad, jak z hlediska působení na trhu práce, tak z hlediska konkrétního snížení emisí, přispění k ochraně životního prostředí a dosažení cílů Evropské unie „20-20-20“.

V Bruselu dne 16. září 2010.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI

⁽¹³⁾ Viz zejména práce v EHK (OSN) – „Exhaust emissions test protocol of non-road mobile machinery (NRMM) – Draft global technical regulation concerning the test procedure for compression-ignition (C.I.) engines to be installed in agricultural and forestry tractors and in non-road mobile machinery with regard to the emissions of pollutants by the engine“.