

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre requisitos relativos a límites de emisiones y homologación de tipo para motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera»**

[COM(2014) 581 final — 2014/0268 (COD)]

(2015/C 251/06)

**Ponente único: Brendan BURNS**

El 12 de noviembre de 2014 y el 19 de febrero de 2015, respectivamente y, de conformidad con el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Parlamento Europeo y el Consejo decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

*«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre requisitos relativos a límites de emisiones y homologación de tipo para motores de combustión interna que se instalen en máquinas móviles no de carretera»*

COM(2014) 581 final — 2014/0268 (COD).

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su Dictamen el 2 de febrero de 2015.

En su 505º Pleno, celebrado los días 18 y 19 de febrero de 2015 (sesión del 18 de febrero), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 164 votos a favor, 1 en contra y 3 abstenciones el presente Dictamen:

## 1. Recomendaciones

1.1. Dado que la introducción de equipos para verificar las emisiones y el desarrollo de procedimientos de ensayo para vigilar «el comportamiento de las emisiones de los motores durante el servicio» son conceptos nuevos para las máquinas móviles no de carretera (MMNC), el CESE recomienda que se lleven a cabo rigurosos programas piloto para todos los tipos de motores y máquinas a fin de verificar si es posible instalar los instrumentos necesarios. Estos estudios deberán también verificar si el motor utilizado en la máquina debe ensayarse en un banco de pruebas, cuando las dificultades de medir de forma directa en la máquina resulten excesivas.

1.2. Habida cuenta de las graves dudas que generan para la salud pública las nanopartículas resultantes de los procesos de combustión y el elevado nivel de protección que puede lograrse mediante la aplicación de la propuesta fase V para motores de MMNC, y considerando el consenso que suscita la propuesta de la Comisión y que ha sido manifestado por muchas partes interesadas, incluido el sector de fabricación de motores y máquinas, el CESE recomienda que el nuevo Reglamento se apruebe rápidamente. Gracias a la intensa interacción que se produjo durante la fase de elaboración con todas las partes interesadas (incluido el sector industrial y las ONG), la propuesta de la Comisión reconoce las distintas tecnologías disponibles para controlar las emisiones en función del tamaño del motor y el ciclo de combustión.

## 2. El principio fundamental del concepto

2.1. El Comité Económico y Social Europeo (CESE) considera que la reducción de emisiones nocivas de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y partículas provocadas por motores destinados a tractores agrícolas y forestales es un paso fundamental para lograr los niveles de calidad del aire establecidos por la UE.

2.2. El CESE considera asimismo que cualquier legislación propuesta en aras de la salud humana y del medio ambiente debe basarse en propuestas consistentes desde el punto de vista técnico, económico y práctico.

## 3. Antecedentes

3.1. La definición de MMNC incluye una amplia gama de máquinas y de motores de combustión. Estos motores están incorporados a equipos portátiles pero también a máquinas que se mueven sobre ruedas, orugas y raíles. Se utilizan en la construcción, la agricultura, la minería, el ferrocarril, las vías navegables interiores y muchos otros sectores. Los límites de emisiones de estos motores se hallan actualmente definidos por la Directiva 97/68/CE. Cuando la Directiva se modificó en 2004 se introdujeron nuevas fases de emisiones. La conclusión de la Comisión Europea es que dicha Directiva no refleja ya el estado actual de la tecnología de las MMNC y, por tanto, debe ponerse en línea con los límites de emisiones vigentes para vehículos de carretera (por ejemplo, autobuses y camiones).

3.2. Sin embargo, para adaptar la tecnología de carretera a los motores y máquinas móviles no de carretera se necesitará una considerable labor de desarrollo y no pocos recursos. Por esta razón la propuesta de la Comisión Europea establece límites Euro VI para los casos en que la tecnología está ya consolidada y en otros propone aplicar los límites EPA (agencia de protección del medio ambiente de los EE. UU.) ya vigentes en ese país, donde se han realizado progresos considerables en este sector.

3.3. A diferencia de la normativa sobre emisiones en carretera, en la que se distingue entre los vehículos más pequeños y los más grandes, existiendo una normativa aparte para motocicletas, vehículos ligeros y pesados, las reglamentaciones para motores no de carretera son una propuesta general que pretende abarcar una gama enorme de máquinas y equipos que oscila entre una potencia de motor de menos de 8 kW a unos 3 500 kW. Además, incluye todas las cilindradas, desde las de fracciones de un litro hasta los cilindros de más de 100 litros.

3.4. Los motores de las MMNC operan en condiciones diferentes de las de los motores instalados en vehículos de carretera. La mayoría de las MMNC no funcionan como un camión, en el que transcurre un lapso de tiempo desde que el motor está parado hasta que alcanza la potencia máxima. La mayor parte de las MMNC funcionan exigiendo desde el principio la máxima potencia, mantienen luego un breve período estacionario, alcanzan después la potencia máxima y luego se detienen. A continuación, el ciclo se repite. Normalmente son estas las condiciones en que opera la mayoría de las MMNC. En esto difieren del nivel casi constante de revoluciones y de potencia de un motor de un vehículo de carretera.

3.5. En el proceso de adaptación de los motores de las MMNC deberán tenerse en cuenta las siguientes cuestiones:

- las modificaciones necesarias en el diseño para contrarrestar adecuadamente las condiciones existentes fuera de la carretera: exposición a largo plazo a entornos más agresivos, carga con impacto y vibración mayores si se compara con vehículos que circulan por carreteras rectas y llanas,
- la necesidad de rediseñar la configuración y las dimensiones para encajar en el espacio tridimensional de la diversidad de máquinas no de carretera y el requisito de reducir al mínimo el tamaño total de los sistemas de postratamiento,
- la amplia diversidad de ciclos de carga/trabajo sobre los que deben operar de forma eficaz los sistemas de postratamiento, lo que incluye una carga transitoria rápida,
- la necesidad de garantizar los adecuados equilibrios térmicos y químicos en el sistema de escape para que el sistema de postratamiento, incluida la regeneración de los sistemas de filtrado de partículas, funcione eficazmente en una amplia diversidad de condiciones,
- asimismo, el motor y el sistema de postratamiento deberán optimizarse de nuevo para garantizar una respuesta transitoria aceptable y reducir al mínimo el consumo de combustible y de reactivo.

#### 4. Problemas

4.1. En las recomendaciones de la Comisión se afirma que se vigilará el «comportamiento de las emisiones de los motores durante el servicio», y «se proponen programas piloto con vistas a elaborar procedimientos de ensayo apropiados». Es importante verificar la viabilidad de instalar sistemas portátiles de medición de emisiones (SPME) sobre la serie de máquinas que los fabricantes de motores seleccionen como representativas del uso de sus productos. La instalación permanente en todas las máquinas no se contempla en esta normativa.

4.2. El plan de introducción de la fase V que se expone en la propuesta de la Comisión Europea solo será posible si la legislación se aprueba dentro de los plazos fijados. En caso de que se produjeran retrasos significativos en el proceso decisorio, no habrá tiempo para finalizar el desarrollo de productos y llevar a cabo todas las homologaciones de tipo.

Bruselas, 18 de febrero de 2015.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Henri MALOSSE

---